This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 07594538 0

TRAITÉ

DES

AVARIES PARTICULIÈRES

SUR MARCHANDISES,

DANS LEURS RAPPORTS AVEC LE

CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME.

IMPRIMERIE D'A. RENÉ, A SÈVRES.

TRAITÉ

DES

AVARIES PARTICULIÈRES

SUR MARCHANDISES,

DANS LEURS RAPPORTS AVEC LE CONTRAT

D'ASSURANCE MARITIME,

PAR

JULES DELABORDE,

Avocat aux Conseils du Roi et à la Cour de cassation.

DEUXIÈME ÉDITION.

ASTOR LIBRARY NEW-YORK

PARIS,

CHEZ RENARD, A LA LIBRAIRIE DU COMMERCE,

RUE SAINTE-ANNE, 71.

1838.

AVANT-PROPOS.

De toutes les parties du droit maritime la plus importante et la plus riche en applications est sans contredit la matière des assurances. Protecteur des opérations commerciales et mobile vivifiant de leur extension, le contrat d'assurance maritime est digne du plus haut intérêt et réclame, de la part du négociant et du jurisconsulte, une étude d'autant plus approfondie qu'on le voit, de nos jours, prendre en quelque sorte un nouvel essor.

Ce contrat a donné naissance chez presque toutes les nations commerçantes à d'assez nombreux ouvrages, dont quelques-uns sont trop connus pour qu'il soit désormais nécessaire de se constituer leur panégyriste.

Toutefois, quels que soient les services rendus à la science du droit maritime par divers

auteurs recommandables, il n'en faut pas moins reconnaître que la plupart d'entre eux se sont bornés, soit à exposer avec plus ou moins de précision les généralités de la théorie des assurances, sans développer d'ailleurs cette théorie dans quelques-uns de ses points les plus caractéristiques, et sans y rattacher l'examen cependant fort essentiel des coutumes commerciales, soit à commenter telle ou telle législation, sans s'occuper d'en signaler les défectuosités sous l'influence d'un sage esprit de critique.

C'est déjà beaucoup sans doute que d'avoir çà et là mis en évidence les principes généraux qui dominent la matière des assurances maritimes, ou que de s'être placé avec mesure dans la sphère d'une saine exégèse, en présence d'un texte de loi relatif à cette matière; mais peut-être est-il permis de faire plus en adoptant un point de vue différent, celui du droit général dans ses rapports avec les lois et les coutumes.

Une simple considération fera pressentir l'avantage qui peut résulter d'une série d'investigations persévérantes à cet égard.

Envisagé dans son essence et dans la pureté de ses applications aux intérêts sociaux et individuels, le droit implique l'idée d'un ensemble de règles dont l'immutabilité résiste à la diver-

sité des temps, des lieux et des circonstances. Empruntant à la source de laquelle il découle, à la nature des choses, un caractère saillant de vérité et d'énergie, il apparaît non-seulement comme antérieur aux lois et aux coutumes, mais surtout comme planant au-dessus d'elles à une hauteur que peut seul atteindre le criterium à l'aide duquel on doit apprécier la bonté relative des unes et des autres.

Néglige-t-on de remonter jusqu'à lui et de le dégager du faux alliage d'une masse de notions erronées et incohérentes, afin de saisir ses principes dans toute leur pureté et d'en tirer des inductions propres à féconder la spécialité dont on s'occupe; ne veut-on consulter que les lois ou les coutumes, et n'interroger tout au plus que ce qui est, sans jamais s'avancer à la recherche de ce qui doit être, on se circonscrit alors dans un ordre d'idées et de faits quelquefois inexact, souvent stérile, et dont le moindre défaut est de laisser insolubles une foule de questions des plus usuelles et des plus graves.

Ce qui, sous ce rapport, est vrai du droit, dans la généralité de son existence, ne l'est pas moins de chacune de ses branches, quelle que soit celle à l'étude de laquelle on se livre.

De là le devoir que je me suis imposé de for-

muler le moins imparfaitement possible les principes fondamentaux du droit maritime destinés à régir la matière spéciale que je me proposais de traiter, et de n'aborder qu'à la lueur de ces principes l'examen des diverses législations et coutumes commerciales. Il se rencontrait sous ce double rapport une œuvre d'analyse en même temps qu'une œuvre d'ecclectisme à accomplir; j'ai entrepris l'une et l'autre. La tâche qui m'était imposée m'a paru plus d'une fois extrêmement ardue; j'ai lutté, sans perdre courage, contre les difficultés qu'elle présentait; et, s'il ne m'a pas été permis de les surmonter toutes, peut-être, du moins, le résultat de mon travail, malgré ses imperfections, sera-t-il de quelque utilité.

TRAITÉ

DES

AVARIES PARTICULIÈRES

SUR MARCHANDISES,

DANS LEURS RAPPORTS AVEC LE

CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

OBJET ET PLAN DE L'OUVRAGE.

1. — Les marchandises qu'un négociant expédie par voie de mer sont exposées, soit à périr en totalité dans le cours du voyage, soit à n'arriver au lieu de leur destination qu'après avoir subi une diminution de quantité, soit enfin à n'atteindre ce lieu que dans un état de détérioration.

Périssent-elles en totalité pendant le voyage :

il y a alors *sinistre*, ou, en termes de pratique, *perte sèche, perte totale ;*

Ont-elles subi une diminution de quantité : il y a *perte partielle ;*

Sont-elles détériorées : il y a *avarie*.

Quel que soit de ces trois faits génériques, la perte totale, la perte partielle ou l'avarie, celui qui, en atteignant les marchandises expédiées, devienne pour leur propriétaire la source d'un préjudice, il importe de reconnaître que le contrat d'assurance peut toujours offrir la réparation complète du préjudice subi.

Mais si, pour que cette réparation soit obtenue, il est généralement assez facile de mesurer le dommage que cause soit une perte totale, soit une perte partielle, il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit d'apprécier l'étendue de celui qui provient d'une avarie.

La difficulté d'appréciation devient même d'autant plus grande en pareil cas qu'il est certaines avaries dont la nature et les effets se manifestent rarement aux yeux de la plupart des négociants sous leur véritable jour.

Telles sont les avaries auxquelles a été attachée la dénomination caractéristique d'*avaries particulières sur marchandises*.

Plus est fréquente l'existence de ces avaries

dans la pratique du commerce maritime, plus sont délicates et parfois spécieuses les difficultés que l'esprit de controverse soulève à leur égard, plus il devient nécessaire de se livrer à l'étude des principes qui les régissent.

Or, cette étude ne peut porter quelques fruits qu'autant qu'on prend soin de se placer à un point de vue convenable pour envisager sainement les avaries particulières sur marchandises dans leurs rapports avec le contrat d'assurance maritime dont le but est de réparer le préjudice qu'elles occasionnent.

C'est alors qu'on est conduit à se demander successivement :

En quoi consiste ce préjudice ;

De quels éléments se compose le moyen de le réparer ;

Quand et comment ce moyen est applicable.

2. — De la nécessité de procéder à l'examen de ces trois questions découle naturellement celle de diviser l'ouvrage actuel en trois parties principales.

Dans la première, nous exposerons ce que sont les avaries particulières sur marchandises, considérées en elles-mêmes et abstraction faite du contrat d'assurance ;

Dans la seconde, nous signalerons les éléments

constitutifs du contrat d'assurance maritime appliqué aux marchandises;

Dans la troisième, nous apprécierons le mode de réglement et les effets de l'indemnité que présente ce contrat en cas d'avaries particulières sur marchandises.

PREMIÈRE PARTIE.

DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES CONSIDÉRÉES EN ELLES-MÊMES, ET ABSTRACTION FAITE DU CONTRAT D'ASSURANCE.

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE.

3. — Lorsqu'on veut exposer avec une rigoureuse exactitude les caractères distinctifs des avaries particulières sur marchandises, on se sent porté à établir préalablement, ne fût-ce que d'une manière sommaire, ce que sont les avaries en général, quelle est la classification qui doit leur être assignée, et en quoi elles diffèrent les unes des autres.

Nous allons donc d'abord jeter un coup d'œil sur les avaries en général.

Nous parlerons ensuite des avaries particulières sur marchandises.

Tel sera l'objet des deux titres suivants.

TITRE PREMIER.

DES AVARIES EN GÉNÉRAL ET DE LEUR CLASSIFICATION.

SOMMAIRE.

4. — En quoi consiste toute avarie. — Division principale de la matière.

4. — Toute avarie, de quelque nature qu'elle soit, consiste dans l'un ou l'autre de ces deux faits génériques, savoir : un dommage matériel ou une dépense.

Ces deux faits, qu'il est indispensable, sous plus d'un rapport, de distinguer soigneusement l'un de l'autre, seront examinés dans deux sections particulières.

SECTION PREMIÈRE.

DES AVARIES CONSISTANT EN UN DOMMAGE MATÉRIEL.

SOMMAIRE.

5. — Acception générale du mot *avarie*.
6. — Classifications défectueuses des avaries.

7. — La classification des avaries en *grosses ou communes*, et en *simples ou particulières*, est seule admissible.
8. — Caractère commun à toutes les avaries.
9. — Les avaries diffèrent entre elles sous un double rapport.
10. — Différence sous le rapport de leurs causes.
11. — Différence sous le rapport de leurs effets. — Origine des dénominations de *grosses ou communes*, et de *simples ou particulières*, attribuées aux avaries.
12. — Observation relative à l'exposé des caractères généraux de chacune des deux classes auxquelles les avaries appartiennent.
13. — La classification des avaries en *grosses ou communes* et en *simples ou particulières*, a été admise, sinon nominalement, du moins en fait, depuis l'antiquité jusqu'à nos jours, par la plupart des peuples commerçants.
14. — Existence de cette classification dans le droit maritime des Grecs;
15. — Dans celui des Romains;
16. — Dans celui de l'empire d'Orient, et par suite dans celui de diverses nations, tant au moyen-âge qu'à une époque postérieure.
17. — Cette classification est établie en termes exprès par l'ordonnance de la marine promulguée en France au mois d'août 1681.
18. — Elle est reproduite par la plupart des législations postérieures à cette ordonnance et adoptée par divers auteurs.
19. — Résumé de ce qui précède.

5. — De nos jours, dans presque toutes les contrées maritimes, et notamment en France, un sens précis et uniforme est attaché, en général, au mot *avarie*.

Ce mot implique habituellement et avant tout l'idée d'un dommage matériel subi par des ob-

jets qui, tels que les navires, leurs dépendances et les marchandises chargées, sont exposés aux dangers de la navigation (1).

Aussi n'est-ce que d'une manière secondaire, ainsi que nous aurons bientôt occasion de le démontrer, qu'on qualifie également du nom d'*avaries* les dépenses faites pour le bien et le salut de ces divers objets.

Quoique certains usages et, d'après eux, plusieurs législations (2) aient attribué cette double

(1) *Spelmann,* Glossarium archaiologicum, v° *averagium.* — *Targa,* Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LX, p. 211. — *Brillon,* Dictionnaire des arrêts, v° *avarie.* — *J. Savary des Brulons*, Dictionnaire universel du commerce, v° *avarie.* — Dictionnaire de marine par *Aubin*, v° *avarie.* — Le praticien des juges et consuls, liv. III, chap. VIII, p. 387, 388. — *Ch. Romme,* Dictionnaire de la marine française, v° *avarie.* — Collection de décisions nouvelles, par MM. *Camus, Bayard* et *Meunier*, tom. II, v° *avaries,* § 1, n° 1. — Statut civil de *Gênes* du 16 décembre 1588, liv. V, chap. XVII. — *De Jorio,* Istruzioni di commercio, tom. II, cap. XXIX, n° 1, p. 177. — *D. Antonio de Capmany y de Monpalau*, Código de las costumbres maritimas de *Barcelona,* p. 342 : « Hablando « generalmente, *averia* es termino mercantil, que tomado en el « sentido mas extenso y genérico, significa todos los accidentes « y desgracias que acontecen al navio, y à su carga, desde el « punto que la tiene à bordo y parte, hasta su destino y des- « carga, entendiendose lo mismo en el tornaviage. »

(2) *De Ferrière,* Dictionnaire de droit et de pratique, v° *avarie.* — *Bornier,* Conférence des ordonnances de Louis XIV, tom. II, p. 652, en note. — *Pothier,* Supplément au traité du contrat de louage, n° 105. — *Valin*, Commentaire sur le liv.

acception au mot *avarie*, il n'en demeure pas moins constant que, dans l'état actuel du droit commercial, son acception la plus usuelle et la plus générale est celle d'un dommage matériel souffert en cours de voyage, par des objets soumis aux risques de mer.

6. — Nous nous abstiendrons ici d'insister sur les classifications arbitraires, si ce n'est même quelquefois ridicules, qui se sont établies et perpétuées chez certaines nations à l'égard des avaries; et si nous énonçons qu'on s'est cru autorisé à les diviser en *propres* et *impropres* (1), en *génerales* et *particulières* (2), en *ordinaires* et *extraordinaires* (3), en

III, tit. VII, art. 1, de l'ordonn. de 1681. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX. — Ordonnance de *France*, du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 1. — Ordonnance de *Hambourg*, sur les assurances, du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 1. — Code de commerce *français*, art. 397. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, artigo preliminar. — Código de comercio, promulgado en 30 de mayo de 1829 en *España*, art. 930.

(1) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. XLV, nº 13. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. VIII, proem. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 115. — *Baldasseroni*, Delle assicurazioni marittime, tom. IV, p. 10.

(2) Ordonn. de *Hambourg*, du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 2. — *Baldasseroni*, Delle assicurazioni marittime, tom. IV, p. 12.

(3) Ordonn. de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XXI,

grandes et *petites* (1), en *volontaires* et *fatales* (2), en *pures* et *mixtes* (3), en *régulières* et *irrégulières* (4), c'est uniquement pour

art. 2. — Ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratacion de la m. n. y. m. l. villa de *Bilbao*, año de 1737, cap. XX, art. 1, 2, 4, 5, 6.—Ordonn. d'assurance de *Suède*, du 20 octobre 1750, part. II, chap. 1. — Code général *des États prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XII, art. 1774, 1785. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LX, p. 212. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 115. — *Jean Pierre Ricard*, le négoce d'Amsterdam, chap. XIV. — *Samuel Ricard*, Traité général du commerce, tom. II, p. 487. — *Joh. C. May*, Versuch einer allgemeinen Einleitung in die Handlungs-Wissenschaft, tom. II, p. 237. — *Joh. M. Leuchs*, Vollstandiges handelsrecht mit Beziehung auf die neuesten gesetze der vorzüglichsten Lander und Stadte, p. 273, 274.

(1) Recès de la ligue *anséatique*, de 1614, tit. XII, art. 2. — Ordonn. de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 2. — Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XII, art. 1774. — Código de comercio *español*, de 1829, art. 932, 933. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 115. — *Strykius*, Opera omnia, tom. X, disput. II, cap. III, nº 14. — *Toubeau*, Institutes du droit consulaire, p. 670. — *Weskett*, a complete digest of the theory, laws and practice of insurance, vis *average*, nº 3, *petty average*, nº 1. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 462. — *Joh. C. May*, Handlungs-Wissenschaft, tom. II, p. 237. — *Büsch*, Darstellung der handlung, tom. II, p. 34. — *Leuchs*, Vollstandiges handelsrecht, p. 273.

(2) *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LX, p. 212.

(3) *Targa*, ibid., cap. LX, p. 212.

(4) Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, cap. XVIII, art. 42.

signaler ces différentes classifications comme dépourvues de clarté, de justesse et d'utilité pratique, et pour leur opposer aussitôt une classification qui se déduit de la nature des choses.

7. — Or, l'unique classification réellement admissible à ce titre est celle des avaries en *grosses* ou *communes*, d'une part, et en *simples* ou *particulières*, de l'autre.

Examinons rapidement à quel ordre d'idées et de faits se rattachent ces diverses dénominations.

8. — Les avaries, à quelque classe qu'elles appartiennent, sont identiques dans leur nature, c'est-à-dire que ce qui les caractérise toutes, c'est, ainsi que nous venons de le voir, l'existence d'un dommage matériel.

9. — Mais elles diffèrent entre elles sous le double rapport de leurs causes et de leurs effets.

10. — Et d'abord, de quelle cause générale provient une *avarie grosse ou commune?* d'un fait volontaire émané de l'homme, fait commandé, il est vrai, par de graves circonstances (1), mais qui néanmoins implique tou-

(1) *Quintyn Weytsen*, Tractaet van 't Recht der Nederlantsche avaryen, § 17. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. XIX, nº 5, disc. CXXI, nº 1. — *Weskett*, a complete digest of the theory, laws and practice of insurance,

jours l'idée de liberté, de volonté de la part de son auteur. Le navire et les marchandises, par suite d'un accident de navigation, courent risque d'être perdus; il s'agit de les sauver; on délibère (1), et l'on se résigne à faire le sacrifice

v° *general or gross average,* n° 1. — *Targa,* Ponderazioni, etc., etc., cap. LVIII, p. 207 : « .....Cosi è una volontà violentata dall' accidente del pericolo. »

(1) Les coutumes maritimes du moyen-âge nous offrent plusieurs exemples de délibérations relatives au cas spécial de jet; nous nous bornerons à citer ceux que contiennent *le Consulat de la mer* et *les Rooles ou jugemens d'Oléron.*

PREMIER EXEMPLE.

(*Consulat de la mer,* chap. LIV.)

« *La serimonia que s'deu fer en cas de get.* — Nau ò leny « que correrá ò sostendrá fortuna de mal temps, si lo senyor « de la nau ò del leny veu ò coneix que ells son à ventura é á « condició de perdres' si ells no gitan; lo senyor de la nau deu « dìr é manifestar à tots los mercaders en oida del notxer « é de tots aquells qui en la nau seran : *senyors mercaders, si « nos no n's alleviam, som à gran ventura é à gran condiciò « de perdre les persones è lo haver è tot quant aci ha : è si vos « altres, senyors mercaders, voleu que alleviasem, ab la vo- « luntat de Deu, porem estorçre les persones è gran partida « del haver, è si nos no n'gitam, serem à ventura è ab condi- « ciò de perdre à nos meteixos è à tot lo haver.* E si los mer- « caders se acorden del gitar, tots ò la maior partida ; là donchs « ells poden gitar. »

SECOND EXEMPLE.

(*Rooles ou jugemens d'Oléron,* art. VIII.)

« Une neef s'enpart de Burdeux ou d'aillours, et avient que

de la partie pour ménager le salut du tout.

Aussi, est-ce sous l'influence de cette idée d'un sacrifice dicté par la gravité des circonstances, qu'on a été conduit à dire qu'il faut entendre, en général, par *avaries grosses ou communes*, les dommages matériels qu'une délibération motivée amène à souffrir volontairement pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement (1).

Au contraire, toute *avarie simple ou particulière* a pour caractère distinctif d'être le

« turment la prent en meer et qu'il ne poet eschaper sans jettre « hors des darrées de dedans ; le mestre est tenu dire as mar- « chantz : *Seignors, nous ne pouvons eschaper sans jettre des « vins et des darrées.* Les marchantz, si en y a, repondront leur « volonté qui agréeront bien de ce giectement si que les resons « du mestre sont les plus cleres ; et s'ils ne gréent mye, le « mestre ne doit pas lesser pur ce qu'il n'en giecte tant qu'il verra « que bien soit, jurant soi tiers de ses compaignons sur les saints « evangelies, quant sera venu à saufveté à terre, qu'il nel fai- « soit de nul malice, més pur saufver leurs corps, la neef et les « darrées et les vyns. »

(1) Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 2. — Ordonn. de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 7.—Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XX, art. 8 et suiv. — Ordonn. de *Suède* du 20 octobre 1750, part. II, chap. III, art. 1. — Code général *des États prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XII, art. 1785, 1788. —

résultat d'une cause purement fortuite ou d'un événement de force majeure(1) qui, loin d'atteindre simultanément la totalité du navire et de sa cargaison, ne porte que sur un objet distinct, soit le navire ou l'une de ses parties, soit la cargaison seule ou une portion quelquefois même assez minime de celle-ci.

Là, plus de volonté humaine, plus de délibération, mais exercice d'une volonté supérieure à celle de l'homme et à l'empire légitime de laquelle il ne peut se soustraire. Dommage matériel essuyé exclusivement par tel ou tel objet distinct, depuis le chargement et départ jusqu'au retour et déchargement : voilà ce qui constitue(2) l'avarie *simple ou particulière*.

Code de commerce *français*, art. 400, § 8. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1826, art. 8. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 936.

(1) Pour plus de brièveté, nous passons momentanément sous silence trois autres causes, secondaires il est vrai, qui peuvent aussi donner naissance aux avaries simples ou particulières, et dont au surplus nous parlerons avec quelque étendue dans le second titre de cette première partie. Nous devons nous borner ici à signaler les circonstances fortuites et les événements de force majeure comme causes principales des avaries dont il s'agit en ce moment.

(2) Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VII, art. 2. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg*, du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 11. — Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, cap. XX, art. 25. — Code de commerce *français*, art. 403. — Regula-

En résumé, envisagées quant à leurs causes, les avaries *grosses ou communes* diffèrent des avaries *simples ou particulières*, en ce que les premières proviennent d'un fait volontaire de l'homme, et les secondes d'un fait involontaire.

11. — Si de l'examen des causes qui donnent naissance aux avaries, on passe à celui de leurs effets, on voit que les avaries grosses ou communes ayant lieu indivisément pour le bien et le salut, tant du navire que des marchandises, doivent être supportées par ces dernières, ainsi que par le navire et par le frêt, au prorata de la valeur de chacun de ces divers éléments contributoires (1). Il est naturel en effet que là où se manifeste une communauté de risques et de conservation (2), il doive y avoir communauté d'in-

mento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, art. 2. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 935.

(1) Decisiones rotæ genuæ, decis. LXIX, proem. — Guidon de la mer, chap. V, art. 1. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 3. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XXI, art. 1, 10. — Code de commerce *français*, art. 401. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, art. 9. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 937, 953.

(2) Code général *des États prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XII, art. 1766, 1767 : « Entre le navire « et sa cargaison, il existe une communauté à l'effet de sup-

térêts et d'obligations relativement à la réparation du sacrifice à l'aide duquel on s'est ménagé le salut des objets exposés aux fortunes de mer (1).

De là la dénomination d'*avaries grosses ou communes* (2), destinée à retracer le fait d'une contribution dont se trouve grevé, pour employer le langage de certains auteurs (3), le

« porter les frais et risques qui concernent l'un et l'autre. Cette « communauté commence à l'égard de chaque partie des mar- « chandises, du moment où elle a été portée à bord du navire. »

(1) *Gerardi Noodt,* Opera omnia, tom. II, p. 329. — *Leyseri* Meditationes ad pandectas, ad lib. XIV, tit. III, tom. III, p. 182. — *Cornelii van Binkershoek*, Quæstionum juris privati lib. IV, cap. XXIV, p. 423 : «..... Generaliter placere « potest, damnum pro utilitate communi factum, commune « esse. » — *Van Leewen,* ad *Weytsen,* observat. XXXIV : « To- « tum contributionis fundamentum in eo consistit et pro regula « est, commune detrimentum fieri eorum qui propter amissas « res aliorum consecuti sunt ut suas salvas haberent, ità ut « semper inspiciendum sit an damnum omnium causâ datum sit, « an eorum intersit, cùm quæritur an contributioni sit locus. »

(2) *Jose Ferreira Borges,* Commentarios sobre a legislaçao portugueza, acerca d'avarias, p. 4 : « Chamaô-se communs por « que saô supportadas em communhaô tanto da cousa, que so- « freu o damno, como das outras, que foraô conservadas por « virtude do damno, que se fez sofrer voluntariamente à pri- « meira, que foi sacrificada para salvaçaô das outras. »

(3) *Emérigon,* Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX, § 2. — *Marshall,* Treatise on the law of insurance, p. 461 : « Average is called general or gross, because it falls generally « upon the whole or gross amount of the ship, freight, and « cargo. » — *Locré,* Esprit du code de commerce, tom. IV,

gros, en d'autres termes, l'universalité, la masse commune des objets précités.

A l'inverse, les avaries simples ou particulières, dont le propre est d'atteindre purement et simplement (1) une seule chose parmi celles qui sont mises en risque, et dès-lors, de ne porter préjudice qu'à une seule personne en particulier (2), savoir au propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage, doivent être supportées uniquement par ce propriétaire (3); et c'est

p. 325, sur l'article 399 de ce code. — *Delvincourt,* Institutes de droit commercial, tom. II, p. 249, note 3. — *Jose Ferreira Borges,* Commentarios sobre a legislaçao portugueza, acerca d'avarias, p. 5 : « Dizem-se grossas por que em vez de ser à « custa da fazenda ou cousa so a ella sugeita, devem ser pagas « por grosso, isto è, em geral, pelo navio e carga. »

(1) *Emérigon,* Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX, § 2. — *Locré,* Esprit du code de commerce, tom. IV, p. 325, sur l'article 399 de ce code. — *Jose Ferreira Borges,* Commentarios sobre a legislaçao portugueza, acerca d'avarias, p. 4 : «..... Diz-se pois simples, por que esta avaria naô recahe se- « naô simples e unicamente sobre a cousa, que a sofreu. »

(2) *Emérigon,* Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX, § 2. — *Jose Ferreira Borges,* Commentarios, etc., etc., p. 4 : «..... E diz-se particular, por que so faz a cargo do dono da « cousa damnificada ou avariada. »

(3) Ordonn. de *France,* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 3. — Ordenanzas de *Bilbao,* de 1737, cap. XX, art. 25. — Ordonn. d'assurance de *Suède,* du 20 octobre 1750, part. II, chap. II, art. 1. — Code de commerce *français,* art. 404. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal,*

avec justesse que, pour faire ressortir ce qu'il y a d'exclusivement individuel dans le fait matériel du dommage et dans les résultats onéreux que ce fait impose au propriétaire en pareil cas, on a donné aux avaries de cette classe le nom d'*avaries simples ou particulières.*

12. — Ici doit s'arrêter l'exposé des caractères généraux de chacune des deux classes auxquelles les avaries appartiennent. Entreprendre d'aller plus loin, c'est-à-dire d'apprécier successivement chacun des faits nombreux qu'il y aurait lieu de ranger dans l'une ou l'autre de ces classes, comme constitutif de telle ou telle avarie, ce serait procéder à un examen dans le cours duquel la multiplicité des détails et la nécessité de traiter quelques-unes des questions les plus ardues du droit maritime, nous contraindraient promptement à sortir du plan et des bornes de cet ouvrage.

13. — Mais, sans excéder les limites de la sphère dans laquelle nous nous sommes circonscrits, et pour provoquer quelque intérêt en faveur de la classification à laquelle nous avons cru devoir nous rattacher, nous dirons que ce

em o anno de 1820, art. 3. — Código de comercio *Español*, art. 934.

qui tend à prouver que cette classification est réellement déduite de la nature des choses, c'est que, depuis l'antiquité jusqu'à nos jours, elle a été admise par la plupart des peuples commerçants.

C'est là un fait qui ressort de l'étude des monuments du droit maritime.

Sans doute, dans le domaine de l'expérience, les faits précèdent pendant un temps plus ou moins long les dénominations sous lesquelles ils sont appelés à se produire; mais il suffit qu'ils existent pour qu'aussitôt un esprit observateur saisisse ce qu'il y a de caractéristique en eux, proclame leur existence et essaie de les coordonner.

Tel devait être et tel a été le sort des divers faits que nous qualifions aujourd'hui du nom d'avaries. Leur existence a devancé de plusieurs siècles ce nom, et la constatation de cette existence a été promptement suivie de l'établissement d'une classification qui, si, comme il faut le reconnaître, elle ne se produisit pas dès l'origine avec la netteté de coordination qu'elle possède aujourd'hui, n'en fut pas moins empreinte d'un cachet d'évidence et de simplicité, destiné à frapper les regards des négociants et des législateurs.

14. — Voulons-nous acquérir quelques notions à cet égard : ouvrons les annales du droit commercial, et consultons en premier lieu, sur le point qui nous occupe, une législation maritime dont, il est vrai, les textes ont disparu, mais qui peut néanmoins être reconstituée jusqu'à un certain point, dans son ensemble et dans la plupart de ses détails, avec le secours des écrits d'*Hérodote*, de *Thucydide*, de *Xénophon*, de *Démosthènes*, d'*Æschyne* et de *Lysias*.

La législation maritime des Grecs (1), car

(1) Si nous parlons d'abord de la Grèce, c'est uniquement parcequ'elle est, dans l'ordre chronologique, la première nation sur le droit maritime de laquelle nous possédons une série de documents, ce qui, certes, ne signifie pas qu'elle est la première chez laquelle des principes de droit ont commencé à régir les négociations du commerce maritime. En effet, il faut envisager ce commerce comme un fait avec lequel le droit a dû coexister de tout temps. Or, ici la réalité d'une coexistence, que déjà l'on pourrait admettre à priori, en se fondant sur la nature des choses, est positivement attestée du reste par l'histoire. Il est vrai que lorsqu'on interroge les annales du droit maritime chez les grandes nations commerçantes de la haute antiquité, notamment chez les Phéniciens et les Carthaginois, tout ce qu'il est permis à de laborieuses investigations de recueillir, se borne à de rares notions, arrachées en quelque sorte au témoignage excessivement laconique de quelques écrivains, tels entre autres qu'*Hérodote, Diodore, Strabon, Xénophon, Thucydide, Pausanias, Aristote, Polybe, Agatharchide, Platon, Plutarque* et *Pline*, qui, ne s'étant en général occupés du commerce

c'est d'elle qu'il s'agit ici, admettait, nous n'en doutons pas, la classification des avaries en grosses ou communes, et en simples ou particulières.

maritime que d'une manière accessoire dans leurs récits, ont bien moins encore dirigé leur attention sur le droit maritime, dont les simples et austères dehors n'empruntent rien du faste attrayant ni du grandiose que revêt le commerce, cet éclatant fait social qu'il a mission de protéger; mais de ces notions elles-mêmes, quelque incomplètes qu'elles soient, résulte déjà suffisamment la preuve qu'à une époque plus ou moins reculée, les nations dont il s'agit possédèrent un ensemble de lois et d'usages dont il est à regretter que la teneur ne se soit pas perpétuée dans la tradition des siècles. Toutefois une considération puissante doit contribuer à atténuer l'étendue des regrets à cet égard; elle se déduit de la possibilité dans laquelle on est placé, de nos jours encore, de déterminer par la voie de l'induction quels furent ces usages et ces lois. En effet, diverses données historiques qu'il serait trop long de signaler ici, et dont la gravité est irréfragable, établissent que la plupart des peuples commerçants de la haute antiquité ont été régis par des principes de droit maritime à peu près identiques. Si donc, ce fait important étant une fois constaté, nous pouvions acquérir la certitude qu'il se fût rencontré parmi les peuples commerçants appartenant à une époque plus voisine de nous, et dont nous connaissons d'ailleurs le droit maritime, un peuple en particulier, que l'une des plus grandes et des plus anciennes nations commerçantes eût formé à son école, et auquel elle eût transmis, en matière de négoce maritime, ses lois et ses usages, l'absence des documents historiques que nous déplorons se trouverait par là à peu près réparée. Eh bien! elle peut l'être en effet, car les Phéniciens, telle est du moins, de notre part, une conviction que plusieurs faits paraissent devoir légitimer, ont légué aux Grecs la majeure partie de leurs lois et de leurs usa-

Deux raisons principales nous fournissent la preuve de ce fait.

La première se déduit de l'existence de certaines règles que les Grecs appliquaient à la contribution aux avaries grosses, consistant dans le jet et dans le rachat par suite de capture (1), règles qui certainement étaient plutôt énonciatives que limitatives, et de la nature desquelles il est dès-lors permis d'inférer, d'une part, la connaissance, chez les Grecs, d'autres cas d'avaries grosses que ceux de jet et de rachat par suite de capture, et d'autre part, l'admission de certains cas d'avaries simples ou particulières.

ges. Connaître les dispositions du droit maritime des Grecs, quant à la matière spéciale qui fixe en ce moment notre attention, ce sera donc, à quelques restrictions près, acquérir le moyen de remonter à la source du droit maritime de la Phénicie sur cette même matière, et parconséquent à celle du droit maritime de l'Egypte, de Carthage et de quelques autres nations commerçantes de l'antiquité.

En terminant cette note, nous ne saurions trop recommander, comme digne du plus haut intérêt, le beau travail sur la reconstitution de l'ancien droit commercial de la Grèce, qu'un jurisconsulte éminent, *M. Pardessus*, a inséré dans le premier volume de sa riche et savante collection des lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle.

(1) Ces deux cas d'avarie sont énoncés dans le texte d'un contrat à la grosse que reproduit le plaidoyer de Démosthènes contre Lacritus, texte dont la traduction et l'explication ont été fournies par *M. Pardessus* dans sa collection des lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle, tom. I, p. 45 à 47.

La seconde raison a un caractère plus péremptoire. Nous la faisons consister dans la conformité remarquable qui se manifeste entre la partie connue du droit maritime des Grecs, et le droit maritime des Romains, dont les textes sont parvenus jusqu'à nous. Si le droit romain, modelé sur le droit grec, dans la plupart de ses dispositions relatives au commerce, admettait positivement la classification des avaries en grosses ou communes et en simples ou particulières, comment ne pas croire que déjà le droit grec avait admis cette classification, et que c'était dans ce droit que les négociants et les jurisconsultes romains l'avaient puisée!

15. — Or, il est facile de se convaincre de la réalité de cette classification dans le droit romain.

Sans doute, elle n'y existe pas nominalement, mais elle y apparaît comme fait irréfragable, lorsqu'on consulte, entre autres textes, ceux dans lesquels le législateur adopte, sur une matière importante (1), les principes consacrés par le droit maritime des *Rhodiens,* de ces navigateurs dont la gloire fut d'avoir les autres peuples de l'antiquité pour imitateurs de leurs lois (2).

(1) *ff. De lege Rhodiâ de jactu,* tot. tit.
(2) *Matthæi Wesenbecii* Commentaria in Pandectas, p. 210.

En effet, si, d'un côté, le droit romain proclame comme principe d'équité, que tout sacrifice ou dommage volontairement subi en vue du salut commun, donne ouverture à une indemnité par voie de contribution, envers les personnes dont la propriété a été sacrifiée (1); s'il fait une application directe de ce principe à des cas spéciaux, tels que ceux de jet (2), de rachat par suite de capture (3), de risques d'allè-

— *Lauterbach*, ad Pandectas, tom. I, p. 780. — *John Exton*, the maritime dicœologie, book I, chap. III, p. 13. — *Macpherson*, Annals of commerce, tom. I, p. 25. — *Michele De Jorio*, Storia del commercio e della navigazione, tom. I, p. 209.

(1) *ff. De lege Rhodiâ de jactu, L.* 2, proem. « Æquissimum « enim est commune detrimentum fieri eorum qui, propter « amissas res aliorum, consecuti sunt ut merces suas salvas ha- « berent. »

(2) *ff. De lege Rhodiâ de jactu, L.* I. « Lege Rhodiâ cavetur, « ut si levandæ navis gratiâ jactus mercium factus est, omnium « contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est. » *Ibid. L.* II, § 2 : « Placuit omnes quorum interfuisset jacturam fieri, « conferre oportere. » — *Jul. Paul.* Recept. sentent., lib. II, tit. VII, § 1, ad leg. Rhod. — *Anian.* Interpret. ad Paul. recept. sentent., in lib. II, tit. VII, ad leg. Rhod. de jactu. — *Lex romana Utinensis*, lib. XXIV, cap. 7.

Le plus ancien exemple, accompagné de détails circonstanciés, que l'histoire fournisse d'un cas de jet à la mer, par suite des dangers de la navigation, est celui que nous trouvons dans *les Actes des Apôtres*, chap. XXVII, vers. 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 38.

(3) *ff. De lege Rhodiâ de jactu, L.* II, § 3 : « Si navis à pi- « ratis redempta sit, Servius, Ofilius, Labeo, omnes conferre « debere, aïunt. »

ges (1), de sacrifice des agrès ou apparaux du navire (2), d'un autre côté, il s'occupe des cas particuliers dans lesquels des sacrifices ou dommages ne sont plus subis volontairement, pour opérer le salut commun, et de manière à être réparés par la masse des intéressés à la cargaison et au navire, mais proviennent de cas fortuits ou d'événements de force majeure, et en conséquence ne demeurent à la charge que d'un seul intéressé (3).

(1) *ff. De lege Rhodiâ, de jactu, L.* IV, *proem.* : « Navis « onustæ levandæ causâ, quia intrare flumen vel portum non « potuerat cum onere, si quædam merces in scapham trajectæ « sunt, ne aut extra flumen periclitetur, aut in ipso ostio vel « portu, eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter « eos, qui in nave merces salvas habent, cum his, qui in scaphâ « perdiderunt : proindè, tanquàm si jactura facta esset. » — *Jul. Paul,* Recept. sentent., lib. II, tit. VII, § 4, ad leg. Rhod.

(2) *ff. De lege Rhodiâ, de jactu, L.* III. « Cùm arbor, aut « aliud navis instrumentum, removendi communis periculi « causâ, dejectum est, contributio debetur. » *Ibid, L.* V, § 1. « Arbore cœsâ, ut navis cum mercibus liberari possit, æquitas « contributionis habebit locum. »

(3) *ff. De lege Rhodiâ, de jactu, L.* II, § 1. « Si conservatis « mercibus deteriòr facta sit navis, aut si quid exarmaverit : « nulla facienda est collatio : quia dissimilis earum rerum causa « sit, quæ navis gratiâ parentur, et earum pro quibus merce- « dem aliquis acceperit. Nàm et si faber incudem aut malleum « fregerit, non imputaretur ei qui locaverit opus. Sed si volun- « tate vectorum, vel propter aliquem metum id detrimentum « factum sit, hoc ipsum sarciri oportet. » *Eâd. leg.*, § 3 : « Quod verò prædones abstulerint, eum perdere cujus fuerint ;

Voilà certainement, à défaut d'une classification nominale, une classification de fait, des avaries en grosses ou communes et en simples ou particulières.

16 — Tandis que le droit romain, qui continuait au moyen-âge à régir l'Occident, maintenait dans les négociations commerciales cette classification des avaries, le droit maritime de l'empire d'Orient (1) la consacrait de son côté, et traçait à cet égard la voie dans laquelle une législation secondaire (2) devait le suivre.

Méconnue momentanément par la compila-

« nec conferendum ei qui merces suas redemerit. » *Edd. leg.*, § 5 : « Servorum quoque, qui in mari perierunt, non magis æs-« timatio facienda est, quàm si qui ægri in nave decesserint, « aut aliqui sese præcipitaverint. » *Ibid. L.* V, *proem.* : « Amissæ « navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui « merces suas naufragio liberaverunt : nàm hujus æquitatem « tunc admitti placuit, cùm jactus remedio cæteris in communi « periculo, salvâ nave, consultum est. » *Ibid. L.* VI : « Navis « adversâ tempestate depressa, ictu fulminis deustis arma-« mentis, et arbore et antennâ, Hipponem delata est, ibique tu-« multuariis armamentis ad præsens comparatis, Ostiam navi-« gavit, et onus integrum pertulit. Quæsitum est, an hi, quorum « onus fuit, nautæ pro damno conferre debeant? Respondit non « debere : hic enim sumptus instruendæ magis navis, quàm « conservandarum mercium gratiâ factus est. »

(1) *Basilicôn,* lib. LIII, tit. III, cap. 1, XII. — Synopseos Basilicorum minoris fragmenta XX, LIX, LX, LXI, LXII.

(2) Leges *Græcorum* in insulâ Cypri latinis regibus subditorum, cap. VII, VIII, IX.

tion qu'on a improprement décorée du titre de *Droit naval des Rhodiens* (1), la classification dont nous nous occupons se reproduisit avec plus ou moins de netteté dans divers monuments du droit maritime du moyen-âge (2), fut même, selon toute probabilité, implicitement admise par d'autres monuments de cette époque (3), qui, s'ils ne signalent guères, en fait

(1) Nomos Rodiôn nautikos, pars III, cap. IX, X, XXIX, XXX, XXXI, XXXV, XLIII, XLIV.

(2) *Constantini Harmenopuli* Procheiro juris, lib. II, tit. XI. — *Michaëlis Attaliatæ*, Opus de jure, tit. XLVIII. — *Consulat de la mer*, chap. XX, CLXXXVII, CCXXXIX. — Capitulare nauticum pro emporio *Veneto*, ann. 1255, cap. LXXXIX, XC, XCI, XCII, XCIV, CVII, CVIII. — Código de las partidas que mandò promulgar por los años de 1266, el rey *don Alonso el Sabio*, partida segunda, tit. IX, leyes III, IV, V, VI, VIII.

(3) Lois de *Guillaume-le-Conquérant*, chap. XXXVIII. — Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, de *la court des Bourgois*, chap. XL, XLII, XLVI. — Rooles ou jugemens d'*Oléron*, art. VIII, IX. — Coutume locale d'*Oléron*, art. XIII. — Jugemens de *Damme* ou lois de *Westcapelle*, jugement VIII. — Hin forna Logbok Islendinga, sem nefnist *Grágás*, sect. X, cap. II. — *Jons-Bog*, Farmanna-Log, cap. X. — Statut de *Wisby*, liv. III, part. III, chap. 10. — Lois de *Wisby*, art. VII, XI, XXII, XLI. — 2e Skraa de *Nowogorod*, art. I, II. — Anciennes coutumes maritimes *d'Amsterdam*, *d'Enchuysen*, *de Stavern*, art. II, XXXIII, XXXIV. — Magnum bullarium romanum, tom I, p. 33, bulla *Honorii II*, ann. 1124, § 2. — Constitutum usus (*de Pise*), ann. 1160, rub. XIV. — Code de *Lubeck*, ann. 1240, chap. LXXXVIII. — Statut de *Marseille* de 1253 à 1255, liv. IV, chap. XX, XXX. — Statut de *Biarkoo*, ann. 1254, chap. XIX, art. 6, 10. — Sta-

d'avaries, que des cas de jet, ne le font du moins que sous forme d'énonciations auxquelles ne s'attache aucun caractère restrictif, passa, de traditions en traditions, dans les lois et les usages commerciaux d'une date plus récente (1), et se formula enfin avec précision dans la célèbre ordonnance de la marine dont la France fut dotée en 1681.

17. — Cette ordonnance (2) déclare explicitement qu'on doit considérer comme *avarie grosse et commune*, tout dommage souffert pour le bien et le salut commun des marchandises et du navire, puis, comme *avarie sim-*

tut de *Riga*, ann. 1270, art. 162, 163, 167. — Loi de *Berghen*, ann. 1274, farmanna-log, chap. VIII. — Lettres patentes *d'Edouard Ier*, ann. 1285. — Breve curiæ maris (*de Pise*), ann. 1298, cap. CXIV. — Statut maritime de *Lubeck*, ann. 1299, art. 24, 29, 32. — Ordonn. maritime de *Pierre d'Arragon*, de 1340. — Ordonn. de *Venise*, du 9 juin 1428, sur les avaries. — Statut de l'office de *Gazarie*, ann. 1441, art. 98. — Droit maritime de *Dantzick*, antérieur à 1455, chap. V.

(1) Droit maritime de *Danemarck*, ann. 1508, chap. XII, XIII. — Ordonn. promulguée par *Philippe II à Valladolid*, le 14 juillet 1556, art. 10, 20. — Ordonn. maritime de *Danemarck*, ann. 1561, chap. L, LI, LII, LIII. — Ordonn. promulguée à *Anvers* par *Philippe II*, en 1563, tit. I, art. 2, 4, 5. — *Guidon de la mer*, chap. V, art. 1, 4. — Recès de la ligue *anséatique*, ann. 1614, tit. VIII. — Code maritime de *Suède*, ann. 1667, part. V, chap. x, xii.

(2) Liv. III, tit. vii, art. 2.

ple et particulière, le dommage qui arrive en particulier, soit au bâtiment seul, soit aux marchandises.

18. — Une classification aussi juste que l'était celle qu'énonçait en termes clairs et précis, l'ordonnance de 1681, devait être adoptée par les législations postérieures; aussi le fut-elle, tantôt nominalement, tantôt seulement comme fait, par plusieurs de ces législations (1), et se reproduisit-elle dans les écrits de divers auteurs recommandables (2).

(1) Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. III. — Ordonn. d'assurance de *Rotterdam,* du 28 janvier 1721, art. 83. — Réglement de *Copenhague* du 1er juillet 1746, sur les avaries, art. 1, 2, 3, 4 et suiv. — Ordonn. d'assurance de *Suède* du 20 octobre 1750, part. II, chap. II, III. — Code général *des États prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XII, art. 1785, 1900. — Code de commerce *français,* art. 399. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, art. 1. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 931.

(2) *Pothier,* supplément au traité du contrat de louage, nº 106. — *Valin,* comment. sur le liv. III, tit. VII, art. 2 de l'ordonn. de 1681. — *Emérigon,* Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX. — *Weskett,* a complete digest of the theory, laws and practice of insurance, vº *average,* nº 3. — *Marshall,* Treatise on the law of insurance, p. 461, 462. — *Joh. C. May,* Handlungs-Wissenschaft, tom. II, p. 237. — *Azuni,* Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile, tom. I, vº *avaria,* § 2. — *W. Benecke,* Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure, sur navires et marchandises, tom. I, chap. V,

19. — En résumé, il résulte des notions dont nous nous sommes efforcé de tracer un exposé fidèle, que le véritable sens du mot avarie est celui de dommage matériel ; et ce point est tellement constant, que cette dénomination a passé des usages maritimes jusques dans ceux du commerce de terre, où l'on entend par avariée une chose endommagée par quelque cause que ce soit, en cours de transport.

Nous allons examiner, dans la section suivante, la seconde acception générique du mot avarie.

p. 444. — *Van Hall,* Dissertatio historico-juridica de magistro navis, pars II, p. 91. — *C.-A. Broicher* und *F. F. Grimm*, Handelsgesetzbuch, art. 397, 398, abtheil. II, p. 72, n° 2.

SECTION DEUXIÈME.

DES AVARIES CONSISTANT EN DÉPENSES.

SOMMAIRE.

20. — La seconde acception générique du mot avarie est celle de dépense.
21. — Première conjecture sur l'origine de cette seconde acception.
22. — Seconde conjecture. — Le mot avarie est employé, au moyen-âge, tant dans le sens de dépense en général, que dans celui de certains frais relatifs à la navigation.

23. — A une époque postérieure, ce mot est usité, soit dans le sens de dépenses extraordinaires à effectuer par voie de contribution, soit dans le sens de la contribution elle-même.

24. — Recherches historiques et philologiques sur le mot avarie. — Les interprétations auxquelles elles ont donné naissance sont défectueuses.

25. — Une seule de ces interprétations, sans être complètement satisfaisante, peut du moins être accueillie comme paraissant se rapprocher de la vérité.

26. — Les avaries consistant en dépenses, sont, de même que celles qui consistent en un dommage matériel, classées en *grosses ou communes*, et en *simples ou particulières*.

20. — En consultant l'état actuel du droit et des usages maritimes, nous voyons que le mot avarie n'implique pas seulement l'idée d'un dommage matériel, mais qu'il s'étend aussi à toute dépense extraordinaire faite pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément depuis le chargement et départ, jusqu'au retour et déchargement.

21. — D'où provient cette double acception du mot avarie ? c'est ce qu'il est impossible de déterminer avec une précision complète.

On peut dire, sans doute, avec quelque apparence de fondement, que la nécessité de faire certaines dépenses spéciales, dans l'intérêt commun ou particulier des objets exposés aux dangers de la navigation, constitue pour les propriétaires de ces objets, ou pour un seul d'entre

eux, un dommage qui, bien que pécuniaire, peut néanmoins être assimilé quant à ses effets à un dommage matériel, et qu'ainsi, sous l'influence d'un fait onéreux fréquemment répété, s'est introduite dans le commerce l'habitude d'appliquer, par extension, la dénomination d'avaries aux dépenses dont il s'agit.

Mais cette conjecture se trouve à certains égards combattue par l'existence de divers faits desquels il est permis d'induire qu'originairement le mot avarie a été employé à peu près exclusivement dans le sens de dépenses, que, plus tard, il l'a été soit dans le sens de dépenses extraordinaires à effectuer par voie de contribution, soit dans le sens de la contribution elle-même, et que ce n'est enfin qu'en se dépouillant en partie de son acception primitive qu'il a été appelé à retracer l'idée d'un dommage matériel.

22. — Jetons un coup d'œil sur les trois phases historiques de ce mot.

Et d'abord, lorsque dans le moyen-âge on voulait exprimer le dommage matériel subi par le navire ou les marchandises, on employait les mots *dan*, *dany*, *damnatge*, *perdua*, *consumament* (1); et, parmi divers autres mots

(1) *Consulat de la mer*, *passim*.

encore, celui qui retraçait le mieux l'idée d'une détérioration matérielle, était le mot *encamérament*. De là les expressions suivantes : *roba encamerada, mercaderia encamerada* (1), chose détériorée, marchandise détériorée.

En même temps qu'on avait recours à ces mots, on se servait aussi, mais dans un sens tout-à-fait différent du leur, du mot *varea, avaria, averie,* transformé depuis en celui d'*avarie*.

La signification générique de ce mot était celle de dépense (2), et plus particulièrement,

(1) *Consulat de la mer,* chap. CCXLVIII.

(2) *Consulat de la mer,* chap. XLIV, LXVII, LXXXVI, XCV, CXLI, CLXX, CCXVIII, CCXXXIX, CCLI. — Voici quelques-uns des passages les plus saillants de ces divers chapitres : « Los dits mercaders son tenguts de abatre de aquell preu que « lodit senyor de la nau los dará ò los deu donar, totes aytantes « *avaries* com ells faeren, etc., etc. » — « Mas, aquell merca- « der es tengut al senyor de la nau de pagar lo nolit que ab « ell haurà empres, è totes *les averies* que per aquella roba « seran fetes, etc., etc. » — « Si aquell ne haurá feta messió ò « *averies* algunes, etc., etc. » — « Emperó, totes les *averies* « que ell fará per raó de aquella roba à descarregar, deu pagar « la roba, etc., etc. » — « È encara mes, avant que sien totes « *les averies* pagades, que per raó d'aquella roba seran fetes, « etc., etc. — « E si, per ventura, la dita exarcia no s'perdrá, « que será romasa, ans se salvará ab *averies* que hom ne haurá « à fer ò n'fará; aquelles *avaries* deuen esser comptades, axi « com desus es dit, etc., etc. » — Voy. aussi le Statut de *Marseille* de 1253 à 1255, liv. I, chap. XLVI. — Capitulare

celle de certains frais et droits de navigation(1) que plus tard on a nommés improprement *menues avaries*(2) ou seulement *avaries*(3), en associant parfois l'idée des faits exprimés par ces locutions, à celle du paiement du fret, ainsi que le font, de nos jours encore, les capitaines

nauticum pro emporio *Veneto*, ann. 1255, cap. LXXXIX, XCII, XCIV. — Concessione di privilegi che fece a' Pisani Alfonso X, re di Castiglia, ann. 1256; ap. *Flaminio dal Borgo*, raccolta di scelti diplomi Pisani, p. 59. — Ordenanzas para la policia de la marina mercantil del puerto de *Barcelona*, año 1258, art. 14. — *Uzzano*, Pratica della mercatura, p. 119, 122, 124, 131.

(1) *Consulat de la mer*, chap. XV. « E l'escrivá pot pendre « de quascun mercader penyora que be li valega lo nolit *è les* « *averies*..... e deuense donar los loguers *è les averies* en pre- « sentia del cartolari de la nau. » — Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, de *la court des Bourgois*, chap. XLII..... « Et sachies que selui qui est geté ne doit estre « conté fors tant com il cousta o toutes *ses avaries*. »

(2) Recès de la ligue *anséatique*, ann. 1614, tit. XII, art. 2. — Ordonn. de *France*, du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 8. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg*, du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 3. — Ordonn. d'assurance de *Suède*, du 20 octobre 1750, part. II, chap. I, art. 1. — *Weskett*, A complete digest of the theory, laws and practice of insurance, v^is *average*, n° 3, *petty average*, n° 1. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 115. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 462. — *Leuchs*, Vollstandiges Handelsrecht, p. 273.

(3) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 9. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. I, tit. VII, art. 8. — Code de commerce *français*, art. 308.

de navire, dans la formule habituelle des connaissements(1).

23. — A une époque postérieure à celle durant laquelle le mot avarie commença à être usité dans le sens que nous venons de signaler, on s'habitua à l'étendre soit aux dépenses extraordinaires qu'on qualifie aujourd'hui du nom d'avaries grosses ou communes(2), soit plus généralement encore au fait de la contribution à laquelle donnent lieu les dépenses ainsi qualifiées, et cette dernière acception devint peu à peu tellement inhérente aux usages commerciaux de certaines nations(3), qu'elle s'est main-

(1) « Vous me payerez mon fret à raison de....., avec *les* « *avaries*, suivant les us et coutumes de la mer. »

(2) Statut de l'office de *Gazarie*, de 1441, art. 98 : « Si con- « tigerit navem vel lignum aliquod jactum facere de rebus na- « vis vel ligni, vel facere *avarias* vel expensas aliquas, aliqua « occasione, et majore voluntate mercatorum placuerit, vel « aliorum quorum res quæ erunt in ipsâ nave vel ligno, facere « jactum vel *avarias*, seu expensas facere, possit fieri talis « jactus, et illæ *avariæ* vel expensæ possint fieri : ille verò « jactus vel *avariæ* emendentur per soldum et libram de re « quæ erit in ipsâ navi vel ligno, et de valuta ipsius navis vel « ligni. »

(3) Code maritime de *Suède*, de 1667, part. V, chap. x, § 1. — Code de *Danemarck*, de 1683, liv. IV, chap. III, art. 11. — Codice per la *Veneta* mercantile marina, approvato dal decreto dell' eccellentissimo senato, 21 settembre 1786, part. II, tit. X. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, chap. VI, § 115. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad

tenue chez elles jusqu'à nos jours(1) dans toute sa force.

tit. III, art. 18. — *Quintyn Weytsen*, Tractaet van't recht der Nederlantsche avaryen, prœm. — *Arnold. Corvinus*, ad cod. lib. XI, tit. VI, de naufragiis, tom. II, p. 90. — *Joh. Gottlieb Heineccius*, Elementa juris germanici, lib. III, tit. II, § 85, en note. — *Voët*, Commentarius ad Pandectas, lib. XIV, tit. II. — *Carpentier*, Glossarium novum ad scriptores medii ævi, v° *avaria* — Vocabolario degli Accademici della Crusca, v° *avaria*. — A general treatise of naval trade and commerce, tom. I, p. 124. — *Weskett*, A complete digest of the theory, laws and practice of insurance, v° *average*. p. 25, n° 2. — *Abbot*, Treatise of the law relative to merchant ships and seamen, part. III, chap. VIII. — *Lauterbach*, ad Pandectas, tom. I, p. 781. — *Postlethwayt*, Universal dictionary of trade and commerce, tom. I, v° *average*. — *Vinnius* in *Peckium*, ad legem Rhodiam, p. 193 : « Contributio nunc uno ubique nomine *avaria* « vocatur. » — *Loccenius*, De jure maritimo et navali, lib. II, cap. VIII, n° 1. « Quid enim aliud est *avaria*, quàm id quod ab « his quorum merces et bona in portum, salva delata sunt, in « eos confertur, quibus merces et bona sua jactu perierunt! » — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. XLV, n° 2 : « *Avaria* est communis contributio, pro rata omnium mercium, « sive rerum in navi de tempore periculi repertarum ad reficiendum damnum aliis bonis mercatorum sive nauclerorum « ad eum finem illatum, ut vita, navis et reliqua bona salva « evadant. » *Ibid.* Disc. CXXI, n° 1. — *Park*, A system of the law of marine insurances, p. 121 : « *Average* signifies a contribution to a general loss. » — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 460 : « *Average* is a term used in commerce to signify a contribution made by the owners of the « ship, freight and goods on board, in proportion to their respective interests, towards any particular loss or expense sustained for the general safety of the ship and cargo. »

(1) *Stevens*, An essay on average, p. 4 : « *Average* properly

24. — Mais quelle est l'origine du mot avarie, et d'où vient que sa condition ait été de subir ainsi une acception multiple avant d'arriver à celle qui lui est aujourd'hui le plus généralement acquise?

Les recherches philologiques et historiques, même les plus minutieuses, ne permettent pas d'offrir une réponse décisive à cette question.

Toutefois, si l'on ne rencontre aucune interprétation satisfaisante parmi celles qu'ont fournies les auteurs qui tour-à-tour se sont efforcés de trouver dans l'hébreu(1), l'arabe(2), le grec(3),

« means a contribution made by all the parties concerned in a « sea adventure, to make good a specific loss or expense incur- « red by one of them for the general benefit. »

(1) *De Vicq*, Observationes ad *Weytsen*, observ. III : « *Avariæ*, quid ni verò ut à primâ origine res arcessatur, dicamus « vocem oriundam ab Hebræo *habar* consociari ; nàm et dam- « num rerum jactatarum collationis consortio sarcitur per eos « quibus jactus remedio in communi periculo consultum est. »

(2) Vid. divers. scriptor. ap. *Vinnium* in *Peckium*, ad legem Rhodiam, p. 193, et ap. *Casaregim*, discursus legales de commercio, disc. XLV, n° 1.

(3) *P. Christinæus*, Practicarum quæstionum rerumque in supremis Belgarum curiis actarum et observatarum Decisiones, decis. LXV, n° 38, vol. V. — *Carpentier*, Glossarium novum ad scriptores medii ævi, v° *avaria*. — Vid. divers. scriptor. ap. *Vinnium* in *Peckium*, ad legem Rhodiam, p. 193, et ap. *Casaregim*, disc. XLV, n° 1. — *Quintyn Weytsen*, Tractaet van't recht der Nederlantsche avaryen, § 1 : « Is te consideren ;

le latin (1), ou dans tel autre idiôme (2), l'étymologie du mot avarie, on peut du moins s'appuyer sur quelques raisons plausibles (3) pour conjecturer que ce mot dérive de l'une des

« dat alle Natien van Kersten-Rijck, hoedanigh die zyn, useren « in't gemeyne, elcks in haarlieden Moederlicket ale ende « sprake, dit woort avarye : ende is't selfde gekomen uyt die « van griecken, alwaar groote frequentatie ende handelinge van « koopmanschappe eertijts plagt te zyn, *à verbo* barô 't welk « beteeckent *onus* ofte last, *et adjectione privativâ* A, *quasi* « *sine onere undé* abarus *et indè communi linguâ* AVARYE : « soo segt men geschiet te zyn, als een schip, geworpen heb- « bende, arriveert sonder sijnen vollen last. »

(1) *Cornel. van Binkershoek*, Quæstionum juris privati lib. IV, cap. XXIV, p. 423. — *Targa*, Ponderazioni sopra le con- « trattazioni marittime, cap. LX, p. 211 : « L'etimologia dell' « avaria pare che proceda da avaro.....; ma procede piuttosto « però dal verbo latino *habeo*, e percio lo spagnuolo la pronunzia « *haberia* ab *habendo*, cioè il danno. » — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 460 : « Average is derived from the « latin word *averagium*, which comes from the verb *averare*, « to carry, and originally signified a service which the tenant « owed to his lord, by horse or carriage. It is said to have been « introduced into commerce to shew the proportion and allot- « ment to be paid by every man according to his goods car- « ried. »

(2) *Spelmann*, Glossarium archaiologicum, v° *averagium*. — *Arn. Corvinus*, ad cod. lib. XI, tit. VI, de naufragiis, tom. II, p. 90. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. VIII, prœm. — *Loccenius*, de jure maritimo et navali, lib. II, cap. VIII, n° 1. — *Joh. C. May*, Handlungs-Wissenschaft, tom. I, p. 153 ; tom. II, p. 237.

(3) *M. Frémery*, Etudes de droit commercial, chap. XXVIII.

langues les plus usitées dans le midi de l'Europe, au moyen-âge.

25. — En effet, à cette époque, les usages du commerce de terre(1), ainsi que ceux du commerce maritime, donnaient à toute marchandise en général, non-seulement le nom de *roba* (2),

(1) Tarif des droits de *leude, péage* et *guidonage*, perçus à Toulouse au onzième ou douzième siècle, connu sous le nom de *tarif catalan*, art. 4 et les annotations jointes à cet article. — Recueil dit *du Louvre*, ordonnances de 1190, tom. I, p. 21; — de 1302, tom. I, p. 351; — de 1303, tom. I, p. 372 et 381; — de 1312, tom. I, p. 511, 514, 515; — du 7 août 1315, tom. I, p. 605; — de février 1321, tom. I, p. 759; — du 13 décembre 1324, tom. I, p. 783; — du 16 octobre 1340, tom. II, p. 147; — de mai 1341, tom. II, p. 160; — du 22 août 1343, tom. II, p. 183; — de juillet 1344, tom. II, p. 200; — du 6 janvier 1347, tom. II, p. 278; — du 6 août 1349, tom. II, p. 305; — du 15 avril 1350, tom. II, p. 411; — d'octobre 1350, tom. IV, p. 259; — d'avril 1364, tom. IV, p. 421; — de juillet 1366, tom. IV, p. 668; — de novembre 1369, tom. V, p. 239. — Privilége accordé en 1327 par Jean III, duc de Brabant, à la Société commerciale des *Bardi*, de Florence; ap. *Butkens*, trophées tant sacrés que prophanes de la duché de Brabant, p. 400; et ibid supplém , p. 161. — *Ducange*, Glossarium ad scriptores mediæ et infimæ latinitatis, v^is *averium, averum, avere, avera, averia*. — *Dante Alighieri*, La divina commedia, Inferno, canto XI :

« ..... Morte per forza e ferute dogliose
« Nel prossimo si danno; e *nel suo avere*
« Ruine, incendi e collette dannose.

(2) *Consulat de la mer*, chap. CCX : « La roba es entendre mercaderia. »

mais aussi celui de *aver* (1), *haver* (2), *avoir* (3), *avere* (4).

(1) *Consulat de la mer*, chap. CXXXV, CL, CLII. — Statut de *Marseille* de 1253 à 1255, lib. IV, chap. xx, xxi, xxvi, xxix, xxx. — Coutume locale *d'Oléron* écrite en 1340, art. 10, 14. — *Spelmann*, Glossarium archaiologicum. v° *averum*.

(2) *Consulat de la mer*, chap. XVI, XXII, XXIII, XXV, XXVI, XXVII, XXIX, XXXVI, XXXVII, LIV, LXV, LXXVII, XC, CXXII, CL, CCXLVIII. — Ordenanzas de *Barcelona* sobre los seguros maritimos, año 1435, art. 1, 3, 5, 8.

(3) Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, de *la court des Bourgois*, chap. XLI, XLII, XLIV, XLV, XLVI. — *Le dit des marcheans*, ap. *Crapelet*, Proverbes et dictons populaires, etc., etc., p. 159 à 165 :

Des marcheans vous vueil retrère
Un dit novel qui n'est pas granz.
Je di c'on doit les marcheanz
Deseur toute gent honorer;
Quart il vont par terre et par mer,
Et en maint estrange païs,
Por querre laine, et vair et gris.
Les autres revont outremer
Por *avoir de pois* achater,
Poivre ou canele ou garingal;
Diex gart toz marcheans de mal!

(4) Constitutum usus (*de Pise*), ann. 1160, rubr. XII, XIII, XIV, XV, XVI. — Capitulare nauticum pro emporio *Veneto*, ann. 1255, cap. LI, XC, XCI, XCII, CVII, CVIII, CXXIV. — Concessione di privilegi che fece a' Pisani Alfonso X, re di Castiglia, ann. 1256, ap *Flaminio dal Borgo*, raccolta di scelti diplomi Pisani, p. 59. — Breve curiæ maris (*de Pise*), ann. 1298, cap. LXII. — *Balducci pegolotti*, Pratica della mercatura, p. 2, 3, 107, 137, 161, 184, 245, 246. — *Uzzano*, Pratica della mercatura, p. 70, 72. — *Pagnini*, della decima, tom. II, p. 198, 200.

Une expédition maritime avait-elle lieu : il fallait que le capitaine, auquel était confié le soin de transporter les marchandises, en d'autres termes, *los havers dels mercaders*, acquittât, tant au port de départ qu'à celui de destination (1), certains droits et frais dont nous venons de parler, et au remboursement total desquels chacun des chargeurs devait contribuer au prorata de la quotité de marchandises qu'il avait placée à bord du navire.

Un compte devait être dressé à cet effet, et tirait, selon toute probabilité, du nom même des marchandises envisagées comme éléments contributoires(2), le titre de compte *de los havers* ou *de l'averie.*

C'est ainsi que l'expression, *avaria, averie, avarie,* dérivant d'un mot originairement applicable aux marchandises elles-mêmes, a été appelée à retracer l'idée d'une formalité pécuniaire qui concernait celles-ci.

Puis, par cela seul que le mot avarie avait une fois commencé à s'appliquer à l'existence d'une contribution au paiement de certaines

(1) *Ricard*, Le négoce d'Amsterdam, chap. XIV, p. 276.

(2) Capitulare nauticum pro emporio *Veneto*, ann. 1255, cap. XCII : « ..... Illud sit in *avariam averis* ipsius navis, « etc., etc. »

dépenses dans un cas déterminé, il était assez naturel qu'on le rattachât au fait de la contribution à des dépenses que, dans un autre cas, l'intérêt des marchandises avait nécessitées.

Jusqu'ici l'extension de l'acception du mot avarie, par suite de l'affinité qui existait entre des ordres de faits analogues, se comprend assez bien.

Il n'en est plus de même lorsqu'on cherche à expliquer comment il a pu se faire que la signification primordiale de dépenses à acquitter par contribution, se soit en partie détachée du mot avarie, et que ce mot ait eu désormais pour destination principale d'exprimer l'existence d'un dommage matériel. L'explication ne peut être fournie ni par l'histoire, ni par la philologie, et l'on doit se résigner à accepter l'emploi du mot avarie dans ce dernier sens comme un fait qui, pour provenir d'une cause inconnue, n'en est pas moins certain et important.

Quelle que soit au surplus l'étymologie du mot avarie, étymologie que, de l'avis de l'un des écrivains(1) les plus versés dans la connaissance

(1) *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX, § 4.

du droit maritime, on ne parviendra probablement jamais à préciser complètement, ne perdons pas de vue que ce qu'il faut avant tout connaître, c'est la nature des faits, et que l'origine des dénominations plus ou moins empreintes de justesse sous lesquelles ils se rangent ne doit inspirer qu'un intérêt secondaire.

26. — Or, sous ce rapport, et pour nous référer, en terminant cette section, à ce qui en constitue l'objet direct, disons qu'il est une vérité manifeste, savoir : qu'envisagées dans leur seconde acception générique, celle de dépenses extraordinaires faites dans l'intérêt du navire et des marchandises, conjointement ou séparément, les avaries ont, aux yeux des peuples commerçants les plus distingués, un caractère tellement saillant, soit comme *grosses ou communes* d'une part, soit comme *simples ou particulières* de l'autre, qu'il est une foule de cas spéciaux qu'on rattache à la première ou à la seconde de ces deux classes.

Nous nous abstiendrons de passer en revue ces cas nombreux, de même que déjà nous nous sommes abstenu d'entrer dans le détail de ceux qui composent les avaries consistant en un dommage matériel.

Il y a plus; dans la crainte d'encourir le reproche de prolixité, nous croyons devoir résister au desir d'énumérer les textes multipliés qui consacrent la classification en *grosses ou communes* et en *simples ou particulières*, des avaries envisagées comme dépenses extraordinaires.

TITRE SECOND.

DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

SOMMAIRE.

27. — But du présent titre. — Utilité d'une locution usitée dans le commerce.
28. — Eléments constitutifs des avaries particulières sur marchandises. — Division de la matière.

27. — Après avoir fait connaître ce que sont les avaries en général, et quelle est la classification admissible à leur égard, occupons-nous d'une manière spéciale de celles de ces avaries qui, affectant directement et exclusivement les marchandises expédiées par voie de mer, ont reçu à ce titre la dénomination d'*avaries simples ou particulières sur marchandises.*

Et d'abord, en ce qui concerne cette dénomination, une courte remarque doit être faite.

Sans doute il résulte des éclaircissements

présentés dans le cours du titre précédent, que l'emploi des qualifications de *simples* et de *particulières*, appliquées simultanément dans le langage des lois au mot *avaries*, ne constitue pas un pléonasme; néanmoins, comme l'habitude assez générale du commerce est de n'admettre à l'égard des avaries dont nous voulons nous occuper désormais, qu'une seule de ces qualifications, celle de *particulières*, sans altérer d'ailleurs l'idée des faits qu'il s'agit d'exprimer par là, et que cette habitude joint au mérite de la justesse d'expression celui de la brièveté, nous l'adopterons à partir de ce moment, dans le reste de cet ouvrage.

28. — Ceci posé, une avarie particulière sur marchandises, de même que toute avarie en général, consiste ou en un dommage matériel, ou en une dépense.

Sans entrer ici dans le détail des cas multipliés qui, sous l'un ou l'autre de ces rapports, peuvent constituer des avaries particulières sur marchandises, bornons-nous à énoncer que ce qui est vrai de toutes les avaries, à quelque classe qu'elles appartiennent, l'est également de celles-ci, savoir : qu'elles proviennent de diverses causes générales qui, selon la nature propre à chacune d'elles, produisent des effets différents.

L'examen de ces causes et de ces effets fera l'objet des deux sections suivantes.

SECTION PREMIÈRE.

DES CAUSES QUI DONNENT NAISSANCE AUX AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

29. — Enoncé des quatre causes générales qui engendrent les avaries particulières sur marchandises.
30. — § I. — *Des fortunes de mer.* — L'expression *fortunes de mer* est générique; elle comprend *les cas fortuits* et *les événements de force majeure.*
31. — De ce qu'il faut entendre par *cas fortuits.*
32. — De ce qu'il faut entendre par *événements de force majeure.*
33. — Observation relative à l'une et à l'autre de ces expressions.
34. — Inutilité d'entrer, quant à présent, dans le détail des faits particuliers qu'elles servent à retracer.
35. — § II. — *Du vice propre des marchandises.*
36. — § III. — *Des faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage.*
37. — § IV. — *Des faits, soit du propriétaire, soit du chargeur des marchandises.*

29. — Les causes desquelles dérivent les dommages matériels ou les dépenses extraordinaires

dont la nature est de constituer des avaries particulières sur marchandises, appartiennent à quatre ordres distincts de faits qu'il est essentiel de ne jamais confondre, et qui sont :

1° Ou *les fortunes de mer*,

2° Ou *le vice propre des marchandises*,

3° Ou *les faits soit du capitaine, soit des gens d'équipage*,

4° Ou *les faits soit du propriétaire, soit du chargeur des marchandises*.

Examinons successivement chacune de ces causes générales.

---

§ I.

Des fortunes de mer.

30. — L'expression *fortunes de mer*, employée par les lois et usages(1) en matière ma-

(1) Breve curiæ maris (*de Pise*), ann. 1298, cap. CXIV. — Rooles ou jugemens *d'Oléron*, art. 36, 37, 45. — Ordonn. maritime de *Pierre d'Arragon*, de 1340. — Lois de *Venise* du 8 juin 1569; du 4 novembre 1589; du 18 juin 1598. — Guidon de la mer, chap. V, art. 4, 20. — Loi de *Gênes*, du 26 mars 1607, sur la juridiction des conservateurs de la mer. — Coutume *d'Ostende*, de 1610, rub. XXV, art. 2. — Ordonn. *de France*, d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 26; tit. VII, art. 4. — Déclaration du roi *de France*, du 17 août 1779, concernant

ritime, et notamment en fait d'expéditions de marchandises exposées aux risques de la navigation, est générique : elle comprend en elle seule l'ensemble des faits et des accidents qu'on range ordinairement sous l'une ou l'autre dénomination de *cas fortuits*, ou *d'événements de force majeure*.

Nous attachons une haute importance à exprimer nettement le sens que nous attribuons à chacune de ces dénominations dont on a fait trop souvent un déplorable abus.

31. — Dans le langage de l'homme religieux, langage d'autant plus élevé que la conviction de laquelle il émane est plus légitime et plus énergique, les mots *cas fortuits* ont un sens précis. Ils ne doivent et ne peuvent s'appliquer qu'aux événements que l'intelligence humaine, abandonnée à ses faibles ressources, est incapable de prévoir, et dont le secret n'appartient qu'à Dieu seul, souverain maître du passé, du présent et de l'avenir.

32. — S'agit-il d'interpréter les mots *force majeure* : ici encore le langage de l'homme

les assurances, art. 3, 4. — Code de commerce *français*, art. 324, 350. — *Balducci pegolotti*, Pratica della mercatura, p. 132, 323. — Dictionnaire de marine, par *Aubin*, v° *fortune de mer*.

religieux est l'expression d'une conviction sincère et profonde. S'il parle, c'est toujours en reconnaissant que sa propre force n'est que faiblesse, en présence de la force suprême dont est revêtu l'Être tout-puissant qui se qualifie lui-même du nom de *Dieu fort*(1). Pour lui, la force majeure n'est donc rien autre que la force divine; c'est à l'empire de cette force qu'il se soumet avec une pieuse résignation, et c'est elle qu'il adore dans ses manifestations irrésistibles, en sentant qu'elle est constamment élevée au-dessus de lui, de la hauteur incommensurable qui sépare l'infini du fini, le créateur de la créature.

33. — En résumé, les expressions *cas fortuits* et *événements de force majeure*, qui du reste, dans le langage des lois et des coutumes maritimes, s'allient toujours l'une à l'autre, ont un sens qu'on ne peut pas impunément altérer : elles servent uniquement à retracer les faits et les événements qui, selon les décrets de la Providence divine, et quels que soient les agents que dans l'ordre de la création elle emploie à cet égard, s'accomplissent d'une part, en dehors de toutes les prévisions humaines, et de l'autre

(1) Exode, chap. XX, vers. 5.

avec une énergie sous l'empire de laquelle la volonté et les efforts de l'homme doivent fléchir.

Nulle partie de la scène agitée du monde n'est aussi féconde en événements de ce genre que la vaste étendue des mers; tempêtes, changements forcés de route, relâches forcées, abordages, échouements, bris de navire, naufrages, incendies, arrêts par ordre de puissance, molestations de pirates, captures, pillages, tels sont les principaux faits qu'on peut qualifier du double nom *d'événements de force majeure* et *de cas fortuits*, et dont le lugubre tableau se déroule fréquemment aux yeux du navigateur.

Or, bien qu'il y ait pour lui, dans le principe et l'accomplissement de chacun de ces faits, tout un mystère dont il ne lui soit pas permis de sonder la profondeur, il doit du moins, s'il est sincère et doué de convictions élevées, ouvrir son âme à un sentiment de confiance et d'espoir, et reconnaître que toute dispensation d'en haut, quelque austère qu'elle soit en apparence, a toujours, pour l'homme qui en est l'objet, un but spécial à atteindre entre les mains du Dieu souverainement juste et bon, de qui seul procèdent toutes choses.

Que cette grande et consolante vérité pénètre

dans son âme, qu'il sache que *la voix de l'Éternel, du Dieu fort, retentit sur les grandes eaux* (1); et alors on le verra déclarer, non point avec une légèreté coupable, mais dans un esprit sérieux de sincérité et de soumission, que c'est à la volonté de Dieu qu'il subordonne tous les droits qu'aux yeux des hommes il a sur son navire (2), que c'est contre cette volonté qu'il se sent incapable de lutter (3), sous quelque forme qu'elle se produise à la surface des mers, et que c'est de la miséricorde de Dieu seul (4) que, du fond des

(1) Psaume XXIX, vers. 3.

(2) « Je, N****, maître après Dieu du bon navire, que Dieu sauve, etc.,etc. » (*formule habituelle des connaissements.*)

(3) « A impediment de Deu, ne de mar ne de vent ne de se-
« nyoria, algù no y pot res dir ne contrastar, ne es raô que
« puga fer. » (*Consulat de la mer*, chap. XX, CXLVII, CXCVII, CCXV, CCXVII.)

(4) « Ceux qui descendent sur la mer, dans des navires,
« faisant le commerce parmi les grandes eaux, voient les œu-
« vres de l'Eternel et ses merveilles dans les lieux profonds;
« car il commande, et il fait surgir un vent de tempête qui
« élève les vagues de la mer; ils montent aux cieux, ils des-
« cendent aux abîmes; leur âme se fond d'angoisse; ils bran-
« lent et chancellent comme un homme ivre, et toute leur sa-
« gesse leur manque. Alors ils crient à l'Éternel dans leur
« détresse, et il les délivre de leurs angoisses; il arrête la tour-
« mente, la changeant en calme, et les ondes sont calmes; puis
« ils se réjouissent de ce qu'elles sont apaisées, et il les conduit
« au port qu'ils désiraient. » (*Psaume* CVII, vers. 23 à 30.)

abîmes creusés par la tempête, il attend et obtiendra sa délivrance.

34. — Maintenant que nous avons précisé le sens des mots *cas fortuits* et *événements de force majeure*, et que nous avons signalé quelques-uns des principaux faits et événements qui, à ce double titre, surviennent dans le cours de la navigation, on peut se former une idée du nombre et de l'étendue des avaries particulières que ces faits et événements sont capables d'occasionner aux marchandises expédiées par voie de mer.

Il ne serait assurément pas sans intérêt d'entrer de suite à cet égard dans quelques détails; mais les développements auxquels nous nous livrerons plus tard nous dispensent, quant à présent, de ce soin.

---

§ II.

Du vice propre des marchandises.

35. — Que certaines marchandises, nonobstant leur qualité supérieure et les soins actifs qui leur sont donnés, soient, par une condition inhérente à leur nature, exposées à se détériorer et même parfois à se corrompre et à se per

dre entièrement en cours de voyage : c'est ce qui ne se voit que trop souvent.

Cette condition toute spéciale de leur nature porte le nom de *vice propre*.

Parmi les cas les plus usuels à cet égard, on peut citer le coulage auquel les liquides, même d'une qualité parfaite, sont intrinsèquement sujets, l'échauffement naturel des grains, la fermentation spontanée des fruits et la décomposition inévitable de certaines substances.

Les avaries particulières provenant du vice propre de certaines marchandises sont tellement fréquentes et se reproduisent généralement dans des proportions tellement graves, qu'il est devenu d'usage parmi les négociants, au début d'une spéculation, de fixer dans leurs comptes de profits et pertes, à tant pour cent de la valeur réelle de ces marchandises au moment de la mise à bord, le montant des avaries que, selon toute probabilité, elles subiront pendant la traversée, par suite de leurs défauts intrinsèques.

C'est ainsi, pour prendre un exemple, qu'en Europe, sur diverses places de commerce, le coulage ordinaire des liquides expédiés par mer est évalué a 5 p. 0/0 pour les voyages du grand et du petit cabotage, à 10 p. 0/0 pour les voya-

ges au long-cours, jusqu'aux caps Horn et de Bonne-Espérance, et à 15 p. 0/0 pour les voyages au-delà desdits caps.

---

§ III.

Des faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage.

36. — L'engagement que contracte le capitaine, maître ou patron du navire, de transporter à leur destination les marchandises qui lui sont confiées, l'oblige à leur donner, tant par lui-même directement que par l'intermédiaire des gens d'équipage placés sous ses ordres, tous les soins que leur conservation et leur entretien nécessitent, depuis le moment auquel il les reçoit à son bord, jusqu'à celui auquel il les remet au consignataire qu'on lui a désigné.

Ses obligations à cet égard se diversifient suivant les circonstances, et il n'en est pas une dont l'inaccomplissement ne puisse causer des avaries aux marchandises chargées.

Cette vérité a été sentie de tout temps, et ce qui le prouve, c'est que les législateurs se sont constamment attachés à tracer d'une manière tantôt générale, tantôt particulière, les devoirs

du capitaine, maître ou patron, relativement aux principaux faits qui concernent la surveillance réclamée par les marchandises, depuis le début du voyage jusqu'à l'arrivée au lieu de destination. Leur sollicitude sous ce rapport témoigne hautement de l'expérience que firent les négociants du préjudice dérivant des fautes commises par leur mandataire dans l'exercice de ses importantes fonctions (1).

De là, pour citer les exemples les plus directs, l'obligation imposée à tout capitaine :

De procéder avec les plus grands ménagements à l'arrimage des marchandises (2);

(1) *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. I, cap. XXXIII, n° 2, p. 174 : « La marina mercantile è, per cosi dire, il ponte « di communicazione, che unisce il negozio interiore coll' este- « riore. Si possono considerare per questo riguardo le navi « come vetture, sopra le quali si trasportano le mercanzie da « un luogo ad un' altro, ed i marinari come carrettieri, che le « guidano. »

(2) *Nomos Rhodiôn nautikos*, pars III, cap. XXXIV, XXXVIII. — Rooles ou jugemens *d'Oléron*, art. II. — Jugemens de *Damme* ou lois de *Westcapelle*, jug. XI. — Droit maritime de *Wisby*, art. 25. — *Consulat de la mer*, chap. XVIII, XIX, XX, XXIV, XXV, XXVI. — *Guidon de la mer*, chap. V, art. 9, 10, 11. — Recès de la ligue *anséatique* de 1530, art. 18. — Ordonn. de *Lubeck* de 1542, art. 21. — Code maritime de *Danemarck*, de 1561, chap. XXXIX. — Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 6. — Statut de *Hambourg* de 1603, part. II, tit. XIV, art. 34. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. I, chap. VII; part. II, chap. IV. — *Targa*, Pon-

D'employer à leur chargement et à leur déchargement de bons guindages et cordages (1);

De ne jamais placer des marchandises sur le pont, si ce n'est en vertu d'une autorisation expresse (2);

derazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. XXVII, XXVIII. — Un document intéressant, tant par son ancienneté que par la nature des dispositions qu'il renferme, atteste l'importance, qu'à l'époque de la rénovation du commerce maritime, on attachait au bon arrimage des marchandises. Il est intitulé : *Réglement pour les arrimeurs de la vicomté de l'Eau de Rouen* (voy. Recueil du Louvre, tom. VIII, p. 303 à 306), et porte la date de 1398. L'article premier est ainsi conçu : « *Que aucun « ne s'entremette d'estre oudit mestier ne faire ledit labour, « se il ne scet arrimer convenablement au prouffit du mar- « chant et vaissel où ledit labour sera fait, tant ou fons d'i- « cellui, que autrement, jusques à la parcharge, et que en « icellui ne cueille vent parquoy aucun inconvenient se puisse « ensuir oudit vessel, parquoy il ait péril en ce qui dedens « seroit.* »

(1) Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 7. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. II, chap. IV. — Ordonn. de *France*, d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 4. — Code de commerce *français*, art. 405.

(2) *Consulat de la mer*, chap. CXLI. — Statut de *Marseille*, de 1253 à 1255, liv. IV, chap. 20. — Ordonn. maritime de *Pierre d'Arragon*, de 1340. — Statut de l'office de *Gazarie*, de 1441, chap. VIII, LXXXI. — Recès de la ligue *anséatique*, de 1447, art. 16. — Willekur de *Dantzick* de 1455, chap. XVI. — Lois de *Venise* du 12 juillet 1527 ; du 8 juin 1569 ; du 4 novembre 1589 ; du 18 juin 1598 ; du 31 août 1602. — Code de *Lubeck* de 1586, liv. VI, tit. II, art. 7. — Recès de la ligue *anséatique* de 1614, tit. III, art. 2. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. II, tit. I, art. 12. — Code de com-

De ne pas surcharger son navire (1);

De ne mettre à la voile que lorsque le temps n'est point défavorable (2), comme aussi, lorsqu'il est propice, de ne pas différer son départ (3);

De faire opérer à l'égard de certaines mar-

merce *français*, art. 229. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 665.

(1) Anciennes lois de *Norvège*, GULAPING de 940, liv. VII, chap. XVI; GULAPING de 1274, *Kaupa-Balkr*, chap. XXIV. — Loi de *Berghen* de 1274, *Farmanna-Log*, chap. II. — *Gragas*, sect. X, um *scipa-mepferp*, chap. II. — *Jons-Bog*, *Farmanna-Log*, chap. II. — Statut de *Riga*, de 1270, art. 163. — Statut maritime de *Lubeck* de 1299, art. 33. — Recès de la ligue *anséatique* de 1412, art. 8; de 1417, art. 5; de 1418, art. 5; de 1447, art. 4; de 1530, art. 17; de 1614, tit. III, art. 2. — Code maritime de *Hambourg* de 1497, art. 25. — Ordonn. de *Lubeck* de 1542, art. 20. — Code maritime de *Danemarck* de 1561, art. 42. — Statut de *Hambourg* de 1603, part. II, tit. XIV, art. 24. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. II, art. 9. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. III, art. 2.

(2) Rooles ou jugemens *d'Oléron*, art. 2. — Jugemens de *Damme* ou lois de *Westcapelle*, jug. II — Coutumes maritimes *d'Amsterdam*, *Enchuysen* et *Stavern*, art. 5. — Droit maritime de *Wisby*, art. 16, 38, 44. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. II, art. 1. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. X.

(3) Recès de la ligue *anséatique* de 1530, art. 4. — Code maritime de *Danemarck* de 1561, art. 37. — Code de *Danemark* de 1683, liv. IV, chap. II, art. 3. — Código de comercio *Español*, de 1829, art. 752. — *Cleirac*, sur le chap. VII, art. 10 du Guidon de la mer.

chandises, en cours de voyage, les remaniements et bénéficiements que leur conservation exige (1);

De ne jamais effectuer un transbordement total ou partiel, si ce n'est pour les plus sérieux motifs (2);

De conduire la cargaison entière dans le lieu qui lui a été assigné (3);

De ne rien négliger pour parvenir à ce lieu, et spécialement en cas de naufrage, d'innavigabilité ou de tout autre événement d'une gravité analogue, d'aviser à se procurer de nouveaux moyens de transport qui lui permettent de l'atteindre (4);

(1) Droit maritime de *Wisby*, art. 48. — Coutumes maritimes *d'Amsterdam*, *Enchuysen* et *Stavern*, art. 9, 10. — Recès de la ligue *anséatique* de 1412, art. 3; de 1417, art. 4; de 1418, art. 3; de 1447, art. 3; de 1614, tit. III, art. 19. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. II, art. 6. — Code de *Lubeck* de 1586, liv. VI, tit. I, art. 8. — Code du duché de *Prusse* de 1620, liv. IV, tit. XIX, art. 1, § 8. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. VIII. — Ordonn. de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 136, 153.

(2) *ff*. Locati, conducti, L. XIII, § 1. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. II, art. 11.

(3) *Consulat de la mer*, chap. XLIV, XLV, XLVI, CXLIX. — Code de *Brême* de 1303. *ordale* CXXXIX. — *Guidon de la mer*, chap. IX, art. 11. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. II, art. 6. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. II, tit. I, art. 21. — Code de commerce *français*, art. 238.

(4) Jugemens de *Damme* ou lois de *Westcâpelle*, jug. IV.

Enfin de faire, une fois qu'il est arrivé à destination, toutes les diligences nécessaires pour opérer avec promptitude et sûreté la mise à terre et la livraison (1) des marchandises qui composent le chargement.

---

§ IV.

Des faits, soit du propriétaire, soit du chargeur des marchandises.

37. — Souvent il arrive que le propriétaire des marchandises, ou que son correspondant chargé de les expédier, ne soigne pas suffisam-

— Coutumes maritimes d'*Amsterdam*, *Enchuysen* et *Stavern*, art. 1, 17. — Droit maritime de *Wisby*, art. 18, 40. — Recès de la ligue *anséatique* de 1614, tit. III, art. 17. — Code matime de *Suède* de 1667, part. II, chap. XI. — Ordonn. de *France*, d'août 1681, liv. III. tit. III, art. 11. — Code de commerce *français*, art. 296, 391. — Código de comercio *español* de 1829, art. 777, 778.

(1) Rooles ou jugemens *d'Oléron*, art. 10, 24, 26. — Jugemens de *Damme* ou lois de *Westcapelle*, jug. X. — Coutumes maritimes d'*Amsterdam*, *Enchuysen* et *Stavern*, art. 11, 15, 16. — Droit maritime de *Wisby*, art. 24, 52, 53. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. II, art. 13. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. XIV, § 3. — Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XI, art. 1719; sect. XIII, art. 2189. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXX, p. 282, 283, 284. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VIII, § 7.

ment leur emballage, antérieurement à la mise à bord. Cette négligence expose les marchandises à de nombreuses avaries.

Il est peu de négociants qui, sous ce rapport, n'aient eu plus d'une expérience onéreuse à subir. Aussi est-il inutile d'entrer dans l'examen minutieux des faits qui à cet égard peuvent être envisagés comme constitutifs d'un préjudice, dont il serait au surplus facile à la vigilance commerciale de tarir la source.

SECTION DEUXIÈME.

DIVERSITÉ DES EFFETS PRODUITS PAR LES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES, SELON LA NATURE DE CELLE DES QUATRE CAUSES PRÉCITÉES DE LAQUELLE ELLES PROVIENNENT.

SOMMAIRE.

38. — Ces effets diffèrent entre eux, quant à la possibilité pour le propriétaire ou chargeur des marchandises avariées, d'exercer contre des tiers une action en dommages-intérêts.
39. — § I. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant *de fortunes de mer*.
40. — § II. — Effet de celle qui provient *du vice propre*.
41. — § III. — Effet de celle qui est causée par *les faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage*.
42. — Du recours qui peut être exercé, dans ce cas, contre le premier et les seconds.

43. — Du recours qui peut être exercé contre l'armateur.
44. — § IV. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, causée par *les faits du propriétaire ou du chargeur*.
45. — § V. — Observation générale, applicable tant aux causes qu'aux effets des avaries particulières sur marchandises.
46. — § 6. — Résumé de la première partie de l'ouvrage actuel. — Transition de cette première partie à la seconde.

38. — Si, d'un côté, les avaries particulières sur marchandises ont toutes pour effet commun et identique de causer un préjudice au négociant dont la propriété est atteinte, elles cessent, d'un autre côté, de présenter entre elles une parité d'effets lorsqu'il s'agit du recours en dommages-intérêts auquel elles peuvent donner ouverture.

La distinction à établir à cet égard est on ne peut plus simple.

En effet, ou les avaries dont il s'agit proviennent du fait de l'homme, et, dans ce cas, le propriétaire des marchandises avariées, à moins qu'il ne s'agisse de son propre fait, est fondé à obtenir de l'auteur du préjudice une indemnité dont le montant se détermine selon les circonstances ; ou bien ce n'est pas du fait de l'homme que proviennent ces avaries, et alors il n'y a lieu à aucune action en dommages-intérêts contre qui que ce soit.

Cette distinction se justifie surabondamment

par l'examen successif des effets que produisent les quatre causes d'avaries particulières dont nous avons fait connaître la nature dans la section précédente.

---

§ I.

Effet de l'avarie particulière sur marchandises provenant des fortunes de mer.

39. — Lorsque l'avarie particulière sur marchandises provient d'un cas fortuit ou d'un événement de force majeure, il est incontestable que le propriétaire seul doit subir les conséquences du dommage. C'est alors le cas de dire avec les coutumes maritimes du moyen-âge (1) : « *Qui struch será, struch se romandrá,* » et de répéter après TARGA (2) : « *Unā regola* « *generale, cioè, che ogni danno proce-* « *dente da sinistro, sià grave, ò leggiero,* « *che fatalmente accade à vascello al-* « *cuno, ò al carico, ò accessori di esso,* « *ò in tutto, ò in parte, ò come egli sia,* « *resta di conto e risico del padrone*

(1) *Consulat de la mer*, chap. CLXXXVII.

(2) Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXVII, p. 264.

« *della cosa dannificata; e perciò si suol* « *dire marinarescamente : chi salva,* « *salva, e chi perde, perde.* »

Ce principe est consacré par le Code maritime de *Suède* de 1667 (part V, chap. IX), en ces mots : « Tous les dommages qui sont arrivés par « accident seulement et par des cas imprévus, « sans la faute d'autrui, devront être supportés « par celui qui les aura éprouvés, et personne « ne sera tenu de payer ce qu'il n'a ni causé, ni « occasionné. » — Voy. aussi, Droit maritime de *Danemarck* de 1508, chap. XIII.

Il est toutefois rigoureusement nécessaire d'admettre que lorsque la fortune de mer est la conséquence même très indirecte du fait de l'homme, l'auteur de ce fait doit en être responsable ; car il est de principe que : « *Quandò* « *culpa præcessit casum, tunc casus for-* « *tuitus non excusat.* »

Ce principe, applicable surtout au capitaine, maître ou patron du navire, est en complète harmonie avec la règle générale (1) qui l'affranchit

(1) *ff*. Nautæ, caupones, L. III, § 1. — *Basilicón*, lib. LIII, tit. I, cap. XXV, § 3. — *Nomos Rodiòn nautikos*, pars III, cap, X. — *Consulat de la mer*, chap. XX, XXI. — Droit maritime de *Stralsund*, de 1224. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. VIII, proem. — Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 6. — Code maritime de

de toute responsabilité à l'égard du dommage causé par des fortunes de mer, lorsque, pour les éviter ou pour leur résister, il a accompli ses devoirs dans toute leur étendue.

---

§ II.

Effet de l'avarie particulière sur marchandises provenant du vice propre.

40. — Quand, malgré tous les soins dont elles ont été l'objet, des marchandises, en supposant même qu'elles soient de la plus parfaite qualité, éprouvent des avaries par suite d'un défaut intrinsèque, le négociant qui les a expédiées, n'ayant à se plaindre de personne, doit subir les conséquences d'un fait auquel il avait lieu de s'attendre en spéculant sur l'envoi de marchandises de cette nature.

Suède, de 1667, part. II, chap. IV, § 2, chap. XV. — Statut de *Riga*, de 1672, tit. II, art. 11, 12. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. II, art. 10. — Code de commerce *français*, art. 230. — Código de comercio *Español*, art. 682.

---

§ III.

Effet de l'avarie particulière sur marchandises provenant des faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage.

41. — Véritable mandataire des chargeurs, en ce qui concerne la surveillance, l'entretien et le transport des marchandises placées à son bord (1), et mandataire d'autant plus strictement assujéti à l'acçomplissement de ses devoirs, que son mandat est salarié, le capitaine s'est trouvé, sous ce rapport, soumis de tout temps à une responsabilité étendue que les lois et les usages ont attachée non-seulement aux délits et aux fautes graves, mais encore aux simples négligences et aux fautes légères qu'il lui arrive de commettre (2).

(1) Arrêt de la cour royale de Rouen, du 29 décembre 1831. Rec. period. de M. *Dalloz*, année 1832, part. II, p. 114.

(2) *ff*. Locati conducti, L. XIII, § 2. — *ff*. Nautæ, caupones, L. I, § 8; L. III, § 1; L. V, § 1. — *Basilicôn*, lib. LIII, tit. I, cap. VI, VII. — *Nomos Rodiôn nautikos*, pars III, cap. X, XXXIV, XXXVIII. — *Consulat de la mer*, chap. XXI, XXII, XXIII, CCIV. — Código de las partidas que mandò promulgar por los años de 1266, el rey *don Alonso el Sabio, partida* II, tit. IX, ley IX. — Capitulos del rey *don Pedro IV* de Aragon, sobre los actos y hechos maritimos, promulgados en *Barcelona*, en 1340, cap. XXXI. — *Guidon de la mer*, chap. 5, art. 6, 7. — Ordonn. de *Danemarck* de 1561, chap. XXXIX, LIII, LIV. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. IV, art. 1. —

Tous ces délits et toutes ces fautes sont compris dans l'expression générique de *baratterie* (1), qui s'applique également aux délits et aux fautes des gens d'équipage.

42. — Le résultat de la baratterie, sous quelque forme qu'elle ait lieu, de la part du capitaine, est de donner ouverture contre lui à une action en dommages-intérêts.

Code de *Lubeck*, de 1586, liv. VI, tit I, art. 9. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. II, chap. XV. — Statut de *Riga*, de 1672, tit. II, art. 11, 12, 13. — Ordonn. de *France* de 1681, liv. II, tit. I, art. 9, 35. — Code de *Danemarck*, de 1683, liv. IV, chap. II, art. 10, 17, 18. — Ordonn. de *Rotterdam*, du 28 janvier 1721, art. 136, 153, 161. — Code général *des États prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. II, art. 1707, 1708, 1709, 1732, 1733, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738. — Code de commerce *français*, art. 221, 222, 228, 239, 240, 241, 248, 251, 293, 295, 297, 391, 405. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, art. 4. — Código de comercio *Español*, art. 676, 681. — *Straccha*, Tractatus de nautis, pars. III. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. III, art. 19. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. XLIX. — *Roccus*, de navibus et naulo, not. 19, 55, 56, 57, 58. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. XXIII, nos 16, 88; disc. CXXII, no 1. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 156, 157. — *Van Hall*, Dissertatio historico-juridica de magistro navis, pars II, p. 34, 67 à 76, et 132 à 142.

(1) *Guidon de la mer*, chap. V, art. 6; chap. IX, art. 1, 8. — Code de commerce *français*, art. 533. — *Valin*, Comment. sur le liv. III, tit. VI, art. 28 de l'ordonn. de la marine de 1681. — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, no 65. —

Cette action accordée au propriétaire des marchandises avariées se nomme action *ex conducto*. Elle s'exerce sur tous les biens de celui contre qui elle est dirigée.

Les gens d'équipage sont, de même que le capitaine, et par les mêmes voies, personnellement responsables des dépenses extraordinaires et des dommages causés par leurs délits ou par leurs fautes.

43. — Indépendamment de l'action *ex conducto*, existe l'action *exercitoria* (1).

Cette dernière est dirigée contre l'armateur, comme civilement responsable des faits du capitaine, dans les limites de sa préposition (2);

Emérigon, Traité des assurances, chap. XII, sect. III. — Observations des tribunaux sur le projet de code de commerce français, tom. I, p. 352, tribunal de Rennes.

(1) *ff. De exercitoriâ actione. L. I, proem.* « Utilitatem « hujus edicti patere, nemo est, qui ignoret. Nàm cum inter« dùm ignari, cujus sint conditionis, vel quales, cùm magistris « propter navigandi necessitatem contrahamus, æquum fuit, « eum qui magistrum navi imposuit, teneri : ut tenetur, qui « institorem tabernæ, vel negotio præposuit, cùm sit major ne« cessitas contrahendi cum magistro, quàm institore. Quippe « res patitur, ut de conditione quis institoris dispiciat, et sic « contrahat ; in navis magistro non ita : nàm interdùm locus, « tempus non patitur plenius deliberandi consilium. » — *Ibid. L. I*, § 5 : « Omnia facta magistri debet præstare, qui eum « præposuit : alioquin contrahentes decipientur : et faciliùs hoc « in magistro, quàm institore, admittendum propter utilitatem. »

(2) *ff. De exercitoriâ actione*, L. I, § 7 : « Non autem ex

mais il est à remarquer que du caractère plutôt réel que personnel dont elle est douée, résulte pour l'armateur le moyen de faire cesser sa propre responsabilité (1) par l'abandon du navire et du fret.

---

§ IV.

Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant des faits, soit du propriétaire, soit du chargeur.

44. — Le propriétaire ou chargeur ne peut rendre personne responsable d'une incurie ou d'une faute dont il est l'auteur; il doit en subir seul les conséquences, par application de la maxime suivante : « *È perçó es raó que qui en « engan è frau vá ò vol anar de algù, que « en res culpa nó li haia, que de tot li torn « desus* (2). »

« omni causâ prætor dat in exercitorem actionem, sed ejus rei « nomine, cujus ibi præpositus fuerit. » — *Ibid. L. I*, § 12 : « Igitur præpositio certam legem dat contrahentibus. »

(1) Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. XVI. — Ordonn. de *France*, de 1681, liv. II, tit. VIII, art. 2. — Code de commerce *français*, art. 216. — Código de comercio *Español*, art. 622.

(2) *Consulat de la mer*, chap. CCXX.

§ V.

Observation générale applicable tant aux causes qu'aux effets des avaries particulières sur marchandises.

45. — Signaler en thèse générale la diversité des effets que produisent les avaries particulières sur marchandises, selon la nature de chacune de leurs causes, c'est faire sentir suffisamment par cela même combien il est essentiel de constater en fait, quelle est, dans telle circonstance donnée, celle de ces causes à laquelle une avarie survenue doit être attribuée.

Plus cette matière est grave en théorie et en pratique, plus il est à regretter que la possibilité des constatations ne soit pas toujours en raison directe de leur importance. Les difficultés sérieuses et ardues qui, en naissant sur ce point, jettent souvent la perturbation dans les affaires maritimes, proviennent en grande partie des conflits d'intérêts qui s'élèvent entre les chargeurs et les capitaines de navires. Or, ces conflits ne tarderaient pas à disparaître si une loyauté et une franchise complètes présidaient toujours aux relations de deux classes d'hommes qui parfois n'ont malheureusement que trop de propension à se placer, l'une à l'égard de l'autre,

dans une sorte d'état de défiance et de dissimulation.

Nous aurons lieu de revenir sur ce sujet dans la troisième partie de cet ouvrage.

---

§ VI.

Résumé de la première partie de l'ouvrage actuel. Transition de cette première partie à la seconde.

46. — Nous avons consacré la première partie de cet ouvrage non-seulement à l'exposé des caractères généraux et de la classification des avaries, mais aussi à l'examen des causes qui engendrent les avaries particulières sur marchandises, et à celui des résultats onéreux que les avaries de cette dernière classe entraînent à leur suite.

Or, on conçoit aisément que dès une époque déjà éloignée de la nôtre, ces résultats fréquemment répétés et affectant toujours d'une manière directe, quoique dans des proportions plus ou moins étendues, les objets mis en risque, dussent éveiller la sollicitude des négociants. Aussi vit-on naître chez eux, indépendamment du besoin caractérisé d'obvier le moins imparfaitement possible à la reproduction des avaries particu-

lières sur marchandises, le desir formel de trouver dans une convention spéciale les éléments réparateurs du préjudice une fois souffert.

Quant aux premières entraves dont il s'agissait de s'affranchir, la sagacité humaine se déploya avec énergie dans l'emploi successif de moyens appropriés à la diversité des causes qui donnaient naissance aux avaries particulières sur marchandises; c'est-à-dire que là où le dommage, soit matériel, soit pécuniaire, pouvait provenir de fortunes de mer, on s'efforça d'en rendre les atteintes moins redoutables par l'introduction de réformes et de perfectionnements dans la construction, l'équipement et la manœuvre des navires, et par des progrès dans l'application des sciences exactes et des arts industriels aux besoins de la navigation et du service maritime; que là où il pouvait dériver du vice propre des marchandises, on chercha, par diverses précautions, à prévenir dans des circonstances spéciales la manifestation et le développement de ce vice; que là où un accès était ouvert à la baratterie de patron, on eut recours à des mesures préventives et répressives plus efficaces que celles qui existaient précédemment, et qu'enfin, là où les faits personnels des propriétaires ou chargeurs pouvaient être

une source de dommages, on les abandonna avec une juste sévérité aux conséquences de leur propre incurie, en laissant à un puissant mobile, à celui de l'intérêt particulier, le soin de les conduire à une réforme.

Mais si, se sentant dégagé de ces premières entraves, le commerce maritime pouvait déjà prendre un essor plus libre et plus élevé, il lui restait néanmoins encore de nombreux et de graves obstacles à vaincre.

En effet une limite était assignée, par la nature même des choses, à l'œuvre de la plus active prévoyance. Il fallait que cette œuvre trouvât son complément dans une œuvre de réparation, lorsqu'une fois le dommage serait survenu.

Ce fut alors que, sous l'empire d'une nécessité d'autant plus instante que les négociations commerciales tendaient à s'agrandir de jour en jour, on vit paraître le plus ingénieux et le plus beau de tous les contrats que l'esprit de l'homme ait créés : le contrat d'assurance.

C'est de ce contrat, envisagé comme élément réparateur du préjudice causé par les avaries particulières sur marchandises, que nous allons maintenant parler.

DEUXIÈME PARTIE.

EXPOSÉ DES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

SOMMAIRE.

47. — Notion générale du contrat d'assurance.
48. — Division principale de la matière.

47. — Le propriétaire qui veut faire une expédition de marchandises par mer, n'a que trop à redouter pour elles les dangers de la navigation. Comment réussira-t-il à se prémunir contre les funestes conséquences de ces dangers? Ce sera en acceptant la proposition que lui aura faite une autre personne de prendre sous sa propre responsabilité pécuniaire, à certaines conditions, les risques de mer auxquels ces mêmes marchandises vont être exposées.

De là le contrat d'assurance.

Assurer, dans l'acception la plus étendue que présente ce mot, c'est s'engager, moyennant un prix déterminé, à réparer le préjudice qu'autrui pourrait souffrir dans sa propriété, par suite de cas fortuits ou d'événements de force majeure ; c'est lui offrir uniquement un moyen d'éviter de perdre, mais ce n'est jamais lui fournir un élément de gain, ainsi que l'exprime nettement l'adage italien suivant : « *In materia d'assicurazione, si ha risguardo al puro danno, non all' utile che si perde.* »

48. — Pour bien comprendre comment le contrat d'assurance maritime est arrivé au degré éminent de simplicité que nous lui connaissons aujourd'hui, il est sinon indispensable, du moins utile, de jeter un coup-d'œil sur son histoire. C'est ce que nous nous proposons de faire en premier lieu.

Nous exposerons ensuite les éléments constitutifs du contrat d'assurance maritime appliqué aux marchandises.

Nous parlerons en troisième lieu de la manière dont se constate l'existence de ce contrat.

Telle sera la matière des trois titres qui composeront la seconde partie de cet ouvrage.

TITRE PREMIER.

COUP-D'OEIL HISTORIQUE SUR L'ORIGINE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME.

SOMMAIRE.

49. — Les négociants de l'antiquité n'ont pas connu le contrat d'assurance maritime.
50. — Au moyen-âge, naissent des contrats et des usages qui mettent sur la voie du contrat d'assurance maritime.
51. — Origine du contrat d'assurance mutuelle au douzième siècle.
52. — Origine du contrat d'assurance maritime au quatorzième siècle.
53. — Impossibilité, soit de fixer avec une rigoureuse exactitude le moment auquel ce contrat a été pour la première fois employé à cette époque, soit de constater quel est le peuple qui en a le premier fait usage.
54. — Observation.

49. — S'il est vrai que le contrat d'assurance maritime repose sur les principes les plus rigoureux du calcul des probabilités appliqué aux risques de mer, qu'il ne puisse devenir pour l'assureur un élément favorable de spéculation qu'autant qu'il se réfère à une série d'opérations

de même nature, conclues avec de nombreux intéressés, qu'il nécessite de vastes connaissances nautiques, un commerce maritime étendu, ainsi qu'une confiance et une régularité des plus grandes dans les rapports que les négociants soutiennent entre eux, on doit dès lors être autorisé à croire que ce contrat a été ignoré des anciens chez lesquels le commerce maritime non-seulement était beaucoup plus restreint que le commerce de terre (1), mais en outre, envisagé en lui-même, était loin de se trouver placé dans les conditions voulues pour faire naître des opérations d'assurance et pour en favoriser le développement.

Cette opinion, déduite de la nature du commerce maritime de l'antiquité, puise une nouvelle force dans l'étude de l'histoire du droit.

En effet, si d'un côté il existait chez les anciens certaines conventions (2) dans lesquelles l'une des parties mettait à la charge de l'autre les chances défavorables qui affectaient sa pro-

(1) *Heeren*, De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité, tom. I, observations préliminaires, p. 21, 22.

(2) *ff*. Locati conducti, L. XIII, § 5. — *ff*. Depositi vel contra, L. I, § 35. — *ff*. Mandati vel contra, L. XXXIX. — *ff*. De pactis, L. VII, § 15. — Cod. depositi vel contra, L. I. — Cod. de commodato, L. I. — Cod. de pigneratitiâ actione, L. VI.

priété, si même, ce qui a trait plus directement à notre sujet, le prêt à la grosse, usité dès une époque très reculée dans l'Inde (1) et plus tard en Grèce (2), à Rome (3) et dans l'empire d'Orient (4), de même qu'au moyen-âge il le fut du midi au nord de l'Europe (5), supposait déjà une sorte d'étude des risques de mer, et pouvait, à ce titre, contenir en germe l'idée du contrat d'assurance à prime; d'un autre côté, cependant, les lois de l'antiquité ne renfermaient aucuns textes qui attestassent la notion et l'emploi de ce contrat.

En vain, pour établir le contraire, se prévaudrait-on, comme l'ont fait quelques auteurs (6),

(1) *Manava-Dharma-Sastra*, ou *Livre de la loi de Manou*, liv. VIII, art. 156, 157.

(2) *M. Pardessus*, Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, tom. I, p. 45 à 47.

(3) *ff*. De nautico fœnore, tot. tit. — Cod. tot. eod. tit.

(4) *Basilicón*, lib. XXIII, tit. III, cap. LXVII, LXXIV; lib. LIII, tit. V, cap. I, XIII, XIV, XV, XVIII.

(5) *Nomos Rodión nautikos*, pars III, cap. XVI. XVIII. — Constitutum usus (*de Pise*), ann. 1160, rubr. XI. — Statut de *Marseille* de 1253 à 1255. — Recès de *la ligue anséatique*, de 1418, art. 4; de 1434, art. 4; de 1447, art. 14, 19. — *Balducci Pegolotti*, Pratica della mercatura, p. 132. — *Loccenius*, De jure maritimo et navali, lib. II, cap. VI, nº 1. — *Stypmann*, Jus maritimum, pars IV, cap. V, nos 33 à 39.

(6) *Cocceïus*, Comment. ad *Grotium*, de jure belli ac pacis,

de certains passages de *Tite-Live* (1), de *Cicéron* (2) et de *Suétone* (3); il serait facile de répondre, avec les jurisconsultes les plus distingués (4), que ces passages, loin d'impliquer l'idée du contrat d'assurance maritime tel qu'il existe de nos jours, ne se rattachent qu'à une convention d'une nature étrangère à celle de ce contrat, et qui du reste fut à peine usitée.

Ce serait aussi sans aucune espèce de fondement qu'on alléguerait une sorte d'identité entre le contrat d'assurance maritime et les conven-

lib. II, cap. XII, § 23, not. A. — *Anderson*, Annals of commerce, tom. I, p. 454.

(1) Lib. XXIII, cap. XLIX. — Lib. XXV, cap. III.

(2) Ad famil. lib. II, epist. XVII.

(3) Vita Claudii, cap. XVIII.

(4) *Leyseri*, Meditationes ad Pandectas, ad lib. XXII, tit. II, tom. IV, p. 940, 941. — *Loccenius*, De jure maritimo et navali, lib. II, cap. V, nos 2, 3. — *Kuricke*, Diatriba de assecurationibus. — *Weskett*, A complete digest of the theory, laws and practice of insurance, vo *insurance*, p. 290. — *Park*, A system of the law of marine insurances, introd., p. 16, 17, 18. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, introd., p. 6, 7, 8. — *Emérigon*, Traité des assurances, préface, p. 4, 5. — *Estrangin* sur *Pothier*, Discours préliminaire, p. 9. — *Macpherson*, Annals of commerce, tom. I, p. 151, 181. — *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. II, cap. XXXI, no 17, p. 188, 189. — *Cornelius Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, introd., p. 6. — *Jacobus van Hall*, Dissertatio historico-juridica de magistro navis, prolegom., p. 24, 25.

tions désastreuses (1) par lesquelles les anciens spéculaient sur l'heureuse arrivée d'une cargaison et d'un navire à la propriété desquels ils n'avaient aucun droit; car ces conventions n'étaient rien autre que de déplorables gageures (2), subversives de tout esprit commercial, et destinées à apprendre aux siècles à venir dans quelles aberrations peut précipiter la frénésie de la cupidité et du jeu.

50. — Il était réservé au mouvement commercial qui se manifesta avec énergie chez divers peuples au moyen-âge, et dont les villes maritimes de l'Italie donnèrent l'exemple au reste de l'Europe (3), d'enfanter diverses conven-

(1) *ff.* De verborum obligationibus, L. LXIII; L. CXXIX.

(2) *De Luca,* De credito et debito, disc. CXI, n° 5 : « Est « species assecurationis, quæ in solo vocabulo talis dici solet, « in effectu autem non est talis ; ubi scilicet inter dominum na« vis et negotiatores, vel etiàm inter ipsos negotiatores, nullum « interesse in navi habentes, fiat contractus super bono vel « malo eventu ipsius navis in aliquâ mercantili vel belligerâ na« vigatione, quam eo anno vel tempore factura est ; et tunc non « intrat inspectio, an et quæ merces in ipsâ navi oneratæ sint, « sed sit contractus cambii maritimi super fortuna ipsius navis, « tanquàm per speciem sponsionis quæ fiat super fortalitio ob« sesso, vel super persona quæ itura sit ad bellum. » — *Baldasseroni,* Delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 33. — *Azuni,* Dizionario universale della giurisprudenza mercantile, tom. I, v° *assicuranza,* § 4.

(3) *Filangieri,* Scienza della legislazione, tom. II, p. 25, 26. — *W. Robertson,* History of the reign of the emperor

tions et divers usages destinés par leur nature à mettre les négociants sur la voie du contrat d'assurance à prime.

Si nous interrogeons les annales du moyen-âge, nous voyons aux douzième et treizième siècles les négociants, qui, dès les siècles précédents, ont commencé à constituer au sein de la société une classe d'hommes caractérisés dans les lois et les coutumes par les dénominations de *negotiatores* (1), *negotium exercentes* (2), *negotiantes* (3), *commutatores mer-*

Charles V, tom. I, introd., sect. I, p. 26, 30, 31, 80, 81, 84. — *Pagnini*, Della decima, tom. II, p. 3, 4, 5, 6, 52, 53. — *Capmany*, Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona, tom. I, part. II, liv. I, p. 6. — *Ricard*, Traité général du commerce, tom. I, introd., p. 6. — *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. II, p. 311 à 315, et p. 330. — *Stevenson*, Historical sketch of the progress of discovery, navigation and commerce, p. 299 et suiv. — *Fanucci*, Storia dei tre celebri popoli marittimi dell' Italia, Veneziani, Genovesi e Pisani, e delle loro navigazioni e commercj nei bassi secoli, tom. I, p. 119, 120, 121, 122, 267, 268.

(1) *Lex Burgundior.*, cap. XXIX, § 1. — Gesta *Dagoberti I*, ann. 630, § 27; ann. 633, § 33. — *Lex Wisigoth.*, lib. XI, tit. III. — Præcept. *Dagob. I*, ann. 629, pro instit. nundin. S. Dionysii. — Capit. II, ann. 805, § 7, ap. *Baluz.* tom. I. — Capit. *Sicardi* princip. Benev., ann. 836, cap. V, ap. *Canciani*, tom. I, p. 267. — Dipl. *Henrici IV*, Rom. imper., ann. 1081, ap. *Lünig*, cod. ital. dipl. tom. I, p. 2455.

(2) *Gregor. Turon.* Hist., lib. III, ann. 547, ap. *D. Bouquet.*

(3) *Fredegarii*, schol. chron. ann. 623, § 48; ann. 631,

cium (1), *mercatores* (2), diriger tous leurs efforts vers un but de plus en plus important pour eux : celui de l'extension et de la consolidation de leur commerce.

Plus sont graves et multipliés les obstacles qu'ils ont à vaincre pour atteindre ce but, plus ils puisent de forces dans l'esprit d'association.

En effet, et à ne parler même que du commerce maritime, s'agit-il de mettre les bâtiments marchands et leurs cargaisons à l'abri des ravages de la piraterie exercée depuis des siècles, tant aux embouchures des fleuves (3) qu'en pleine mer (4), ou d'éviter les confiscations, les pilla-

§ 68. — Præcept. *Dagob. I*, ann. 629, pro instit. nundin. S. Dionys. — *Childeberti III* placit. de mercat. S. Dion. ann. 710, ap. *D. Bouquet*, tom. IV, p. 684.

(1) *Aimoini*, Monach. floriac. de gest. Franc. lib. IV, cap. XXIII.

(2) *Inæ* reg. statuta, ann. 696, tit. XXV, ap. *Canciani*, tom. IV. — Leges *Alfredi*, ad ann. 901, tit. XXX, *ibid.*

(3) *Eginhard*. Vita Karoli magni, § 17.

(4) Statut de *Sleswick*, de 1150, chap. LVIII. — Magnum bullarium romanum, tom. I, p. 61, bulla *Innocent. III*, ann. 1189, § 12. — *Consulat de la mer*, chap. XVI, XXXVI, XLVIII, XLIX, LV, LVI, CXXXVII, CCX. — Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, *de la court des Bourgois*, chap. XLV. — Statut de *Marseille* de 1253 à 1255, liv. IV, chap. XXX. — Rooles ou jugemens *d'Oléron*, art. 15. — Loi de *Berghen*, de 1274, farmanna-log, chap. VII. — *Jons-Bog*, farmanna-log, chap. IX. — *Gulaping* de 1274, Landvarnar-bolkr, chap. XVII. — Statut *d'Hadersleben*, de 1292,

ges, les mauvais traitements et les meurtres qui, malgré les prohibitions du droit international (1), attendent sur la plupart des côtes les malheureux naufragés : on voit alors les négociants, d'autant plus éclairés sur leurs propres intérêts, que, quand ils n'ont pas recours à l'emploi d'un contrat d'ailleurs assez usité, le

chap. XXXIV. — Ordonnance maritime de *Pierre* d'Arragon, de 1340. — *Gregor. Turon.* Hist., lib. III, cap. III; lib. VIII, cap. XXXV. — *W. Robertson,* History of the reign of the emperor Charles V, tom. I, introd., sect. I, p. 80. — *Capmany,* Memorias historicas sobre la marina, etc., etc., tom. I, part. II, liv. I, p. 5. — *Kuricke,* Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. III, art. 12. — *Marin,* Storia civile e politica del commercio de' Veneziani, tom. I, lib. II, cap. I, p. 70. — *De Jorio,* Istruzioni di commercio, tom. II, p. 303.

(1) *Lex Wisigoth.*, lib. VII, tit. II, art. 18. — *Manfredi,* regis Siciliæ, privilegium, ann. 1259, ap. *Dumont*, corps universel diplomatique du droit des gens, tom. I, part. I, p. 209. — Confæderatio inter *Henricum III*, regem Angliæ, et *Magnum IV*, regem Norwegiæ, facta ann. 1269, ibid. tom. I, part. I, p. 408. — Edictum *Philippi IV*, regis Franciæ, ann. 1294, ibid., tom. I, part. I, p. 288. — *Olaus Magnus,* Historia gentium septentrionalium, lib. XII, cap. XXIII, XXIV. — *Dreyer,* Specimen juris publici Lubecensis circà inhumanum jus naufragii, *passim.* — *Cleirac*, sur l'art. 26 des Rooles ou jugemens d'Oléron. — *Kuricke*, Jus maritimum hanseaticum, comment. ad tit. IX, proem. — *J. M. Lappenberg,* Hansisches Urkundenbuch, tom. II, *passim.* — *Rooles ou jugemens* d'Oléron, art. 38 : « Si une navire se pert en frappant à quelque coste, « et il advient que les compaignons se cuident eschapper et saul- « ver, et viennent à la rive de la mer demy noyés, pensant que « aucuns leur aident ; mais il advient que aucunes foys en beau-

contrat de *commande* (1), ils apprennent à connaître par une expérience directe, s'ils accompagnent sur mer leurs marchandises (2), à quelles déprédations elles sont exposées en cours de transport, se concerter avec les armateurs et les capitaines, et trouver dans la pratique des voyages de conserve (3) un moyen efficace de résistance à d'incessantes hostilités.

« coup de lieux qu'il y a des gens inhumains et plus cruels et « felons que les chiens et loups enragés, lesquels murtrissent et « tuent les poures patiens, pour avoir leur argent ou vestemens « et aultres biens. Icelles manières de gens doibt prendre le « seigneur du lieu, et en faire justice et punition, etc., etc. » *Voy. ibid.* art. 36, 37, 39, 40, 41, 45.

(1) *Consulat de la mer,* chap. CLXV, CCX, CCXXXIV. — Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, *de la court des Bourgois*, chap. XLV. — Statut de *Montpellier* du XIIIe siècle. — Statut de *Marseille* de 1253 à 1255, lib. II, cap. XVI, L; lib. III, cap. XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV. — Loi de *Berghen*, de 1274, farmanna-log, chap. XXI. — *Jons-bog,* farmanna-log, chap. XXII, XXIII.

(2) *Consulat de la mer,* chap. XXXI, XXXII, XXXIII, XXXV, XXXVI, XXXVII, LIV, LIX, LXI, LXIII, LXVI, CL, CLII, CLXXIX, CLXXXV, CLXXXVI, CCXXXIX, CCXLIII, CCXLV. — Capitulare nauticum pro emporio *Veneto,* ann. 1255, cap. CII, CIII, CIV. — Coutumes maritimes *d'Amsterdam*, *d'Enchuysen et de Stavern,* art. 2, § 7.

(3) *Nomos Rodión nautikos,* pars III, cap. XXI. — Statut de *Marseille,* de 1253 à 1255, lib. IV, cap. XXIII. — *Consulat de la mer*, chap. XLVIII, XLIX, CCXLI, CCCXXIX, CCCXXX. — *Jons-bog*, farmanna-log, chap. XX. — Loi de *Berghen*, de 1274, farmanna-log, chap. XVII, XIX.

Toutefois ce moyen, ainsi que divers moyens analogues, ne peut qu'obvier à certains dangers de la navigation; et non-seulement il est plusieurs autres dangers auxquels les expéditions de marchandises continuent à demeurer exposées, mais en outre il reste un grave problème à résoudre, celui qui consiste à déterminer le moyen d'offrir à la partie lésée la réparation du dommage que la cargaison ou le navire aura subi.

51. — C'est ici encore que l'esprit d'association fait un progrès extrêmement remarquable, et qu'au nombre de ses créations le plus directement utiles, il faut sans contredit ranger celle d'un contrat qui, sous plus d'un rapport, participe de la nature du contrat d'assurance à prime; nous voulons parler du contrat d'assurance mutuelle.

On voit alors le besoin énergique d'une réciprocité de secours porter les négociants, les armateurs et les capitaines, à mettre en commun, dans leurs expéditions maritimes, le navire et le chargement, et à en constituer une seule masse, un tout, un ensemble dont les diverses parties seront solidairement responsables du dommage causé à l'une d'entre elles par des cas fortuits ou des événements de force majeure.

Tel est l'objet de la convention connue sous

le nom d'*agermanament*, ou de *germinamento* (1).

A cette convention appropriée aux exigences de la navigation en lutte avec les risques de mer, correspond, dans un tout autre ordre de faits, une convention dont le but est d'offrir la réparation des désastres enfantés par des fléaux qui, tels que l'épizootie, ou l'incendie, atteignent sur terre la propriété mobilière ou immobilière; et, chose vraiment digne de remarque, c'est dans une région à peine connue sous le rapport du commerce et de l'industrie (2) que cette seconde convention prend naissance.

(1) Consulat de la mer, chap. CL, CLII, CLXXXVII. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXVI, p. 261 : « Si nomina poi con vocabolo marinaresco « *germinamento*, procedente da un verbo francese *germiner*, « comecche di più rami, e cose distinte in più parti se ne cos- « tituisca formalmente *unum germen*, o sia un' unione, ed un « corpo solo in quanto all'interesse, o sia un capitale e fondo di « participazione, da ripartirsi poi a lira, soldo, e denaro, o sia « per rata porzione dell' interesse d'ognuno. »

(2) Les premiers textes de lois qu'on connaisse sur les assurances terrestres, sont les deux suivants, que nous extrayons d'un code Islandais du douzième siècle, récemment traduit et publié par l'un des savants les plus distingués de notre époque. — Voici l'intitulé de ce code : *Hin forna logbog Islendinga, sem nefnist* GRAGAS (Codex juris Islandorum antiquissimus, qui nominatur *grágás*); ab J. F. G. *Schlegel* conscripta. — *Kaupabalkr, cap. XLVIII, de damno casuali resarciendo.* — « Damna casualia resarcienda esse leges definiunt. Si pestis

Un pas immense est donc fait, puisque le contrat d'assurance mutuelle vient sous une double forme de prendre rang parmi les con-

« pecora alicujus ità corripuerit, ut quaterna majorve pars « boum ejus decrepat, pagani damnum ei resarciant. In proximo « postquàm pestis recedit semimense, accolas suos quinque ad « damnum suum taxandum provocet. Damnum quale passus « sit definiat, et carnes et coria pecorum demortuorum iis exhi- « beat. Iis exaudientibus, juramento dein asseveret, se damnum « quantum æstimabant vel majus passum esse. In conventu « porro pagano quanti damnum ejus æstimabatur, referat, co- « loni verò dimidiam damni partem ei resarciant. Ita resar- « ciant, ut è quovis bonorum eorum centenario tantùmdem re- « pendatur. Pagani ne plures in resarcitionem pecunias con- « ferre tenentur, quam ut sex ulnæ è quovis centenario, cujus « unciæ sex ulnis constant, expendantur. Si plures paganorum « anno vertente damnum fuerint passi, hoc omnibus pro rata « resarciatur, sex ulnæ donec è quovis centenario expensæ « sunt. Ad dimidiam cujusvis damni partem resarciendam, si « hoc non suffecerit, pagani ità rem moderent computando, ut « resarcitionis tantò minùs quicumque capiat, quantò minùs « damni percipiebat. — *Cap. XLIX, de domuum incendiis.* — Tres porrò domus cujusvis domicilii, si flammis consumun- « tur, è præscriptis legum reparandæ sunt. Prima cænaculum, « secunda hypocaustum, tertia penuarium ubi fœminæ cibos « parant. Si cui et hypocaustum et cubiculum simul fuerit, in « conventu vernali declaret, utrùm eligit ut alii eorum hypo- « causti, an cubiculi periculum sustineant. Si templum sacel- « lumve in cujusdam domicilio fuerint, hæc domus sit quarta, « quæ si extiterit, è præscriptis legum reparetur. Si qua hìc no- « minata domus flammis consumitur, accolas suos quinque ad- « vocet colonus, qui damnum factum æstiment. Hi damnum « quod acciderat, tùm quoad domum ipsam, tùm vestimenta « resque in domo conflagratas taxent. Ea tantum vestimenta « et res quæ hero ipsi fuêre, et quotidie adhibenda resarcientur.

trats usités jusqu'alors. Sans doute, il n'existe encore qu'à l'état rudimentaire, et enserré dans d'étroites combinaisons; mais déjà le fait seul de son existence, indépendamment de ce qu'il est la source d'avantages réels pour le présent, acquiert une haute importance pour l'avenir, puisqu'il vient de placer sur la voie du contrat d'assurance à prime le génie commercial, dont les ardentes investigations seront un jour, sous ce rapport, couronnées de succès.

52. — Le douzième et le treizième siècle se sont écoulés, le droit commercial s'est enrichi d'institutions nouvelles, de grandes compagnies de négociants se sont organisées, les affaires maritimes ont pris un vaste développement et réclament une garantie nouvelle sous l'égide de laquelle elles puissent encore s'accroître; le quatorzième siècle commence, le contrat d'assurance maritime paraît enfin, et une ère nouvelle s'ouvre pour le monde commercial.

Aussi avec quelle ardeur les principaux peuples maritimes de l'Europe se disputent-ils (1),

« Nec cimelia nec merx cujusdam generis resarciendis annu-
« merentur. Cibaria in domo flammis consumta resarciendis
« adscribantur, etc., etc.

(1) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. LXX. — *Strykius*, Opera omnia, tom. IX, disput. XVII, pars, I, cap.

même encore de nos jours (1), l'honneur d'avoir donné naissance à ce contrat!

53. — Néanmoins veut-on déterminer quel est celui d'entre eux auquel cet honneur appartient réellement : il est impossible d'y réussir; et non-seulement cela; mais à cette impossibilité se joint celle de fixer avec une rigoureuse exactitude l'époque à laquelle ce contrat a été pour la première fois employé. Partageant le sort des autres contrats, il a dû voir les premières phases de son existence s'écouler au sein des usages commerciaux, avant que les lois se chargeassent de proclamer dans leur langage officiel sa puissante influence et ses bienfaits.

Au surplus, quoi qu'il en soit de l'époque à laquelle remonte son origine, divers témoignages historiques établissent que dès le quatorzième siècle il a été en pleine vigueur.

En effet, ici, la chronique de Flandre (2) nous

IV, nº 1. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, introd. p. 3, 10.

(1) *Park*, A system of the law of marine insurances, introd. p. 24. — *Cornelius Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, introd. p. 10. — *Jacobus Van Hall*, Dissertatio historico-juridica de magistro navis, prolegom. p. 44.

(2) *Chronyke van Vlaenderen*, cap. XL, p. 462 : « Door het « verzoek van de Bruggelingen heeft hij aan de stad verleent « de Kamer van Versekeringe, bij de welke een ieder zijne

apprend que l'édit d'un souverain autorisa en l'année 1310 la création d'une chambre d'assurances maritimes à Bruges, cité que l'histoire nous dépeint (1) comme célèbre au moyen-âge par l'éclat et l'étendue de son négoce; là, un document de 1318, intitulé *Breve portus Calleritani*, rédigé par les commissaires de la république de Pise, atteste d'une manière générale l'existence du contrat d'assurance maritime (2);

« koopmanschappen, dewelke op de zee ofte ergens in gevaer « waeren, dede versekeren, mits eenige croysen bij't honderd, « gelijk nog in gebruik is, daer vooren te betaelen. Maer om- « dat zoo nuttighe instellinge voor de kooplieden niet soo haest « soude verdooft, als in't licht en ghebruijk gebroght zijn, « heeft hij selfs ook verscheijde wetten en manieren voorges- « chreven, dewelke soo van de kooplieden, als van de verseke- « raers (assuradeurs genaemt) moesten stiptelijk onderhouden « worden. »

(1) Encomium Emmæ, Anglorum reginæ (*incerto auctore*), Voy. Recueil des historiens de France par *dom Bouquet* et ses continuateurs, tom. XI, p. 7, ad ann. 1038. — *Guillelmi Britonis armorici* Philippidos, lib. II, ad ann. 1180, 1185; lib. IX; *ibid.* tom. XVII, p. 136, 234. — *Balducci Pegolotti*, Pratica della mercatura, p. 241. — *Meyer*, Annales Flandrici, ad ann. 958, 1301, 1385. — *Marchantius*, de rebus Flandricis memor. p. 78, v° *Brugæ*. — *G. F. Sartorius*, Urkundliche Geschichte des Ursprunges des Deutschen hanse, tom. I, p. 214, 215. — *J. M. Lappenberg*, hansisches Urkundenbuch und Urkundenverzeichniss, tom. II, p. 80, 84.

(2) Ce document dont la publication, ainsi que celle de tant d'autres monuments du droit maritime à peu près inconnus jusqu'à ce jour, est due au savant auteur de la collection des lois

plus loin un acte commercial purement privé, une sorte de connaissement daté de 1327 (1), nous révèle par sa teneur l'existence d'une convention d'assurance maritime; ailleurs, un homme naturellement porté, par la spécialité de ses occupations habituelles, à étudier avec un soin minutieux, dans diverses régions, le mouvement commercial dont il est témoin, *Balducci Pegolotti,* dont l'ouvrage a été rédigé de 1332 à 1345 (2), spécifie (3) le montant du droit perçu par les courtiers de Florence, à l'occasion de certaines conventions commerciales *a rischio di mare e di gente;* d'une autre part, *Uzzano* (4), écrivain des premières années du quinzième siè-

maritimes antérieures au XVIIIe siècle, contient, dans un chapitre relatif aux devoirs que les courtiers promettaient d'accomplir, les expressions suivantes : «..... *Anco juro alle sancte « dio vaele, che non andro u mandro, u mandare faro per « me u per altrui ad alcuno legno vegnente al porto di Ba- « gnaia di castello di Castro, uvero stante in del dicto porto « in alcuno modo uve ragione per quello ligno NAULEGARE « u SIGURARE, ne alcune mercato u sensalatico fare u fare « fare di fuori di castello alcuna cosa u mercie d'alcuna per- « sona u luogo.* » (Chap. XLVIII.)

(1) *Marin*, Storia civile e politica del commercio de' Veneziani, tom. VI, p. 268.

(2) On peut consulter à cet égard l'opinion de *Pagnini, della decima*, tom. I, p. 171, et tom. II, p. 76, 77.

(3) *Balducci Pegolotti*, Pratica della mercatura, p. 200.

(4) Voy. *Pagnini*, Della decima, tom. II, p. 78.

cle, nous fait connaître quel est, à cette époque, le taux des primes d'assurance, ainsi que celui du fret, sur les principales places maritimes de l'Europe (1); et lorsqu'enfin, dans la première partie du quinzième siècle, est promulguée la plus ancienne ordonnance (2) que nous connaissions sur la matière des assurances maritimes, il est facile de constater, à la simple lecture des dispositions dont elle se compose, qu'elle témoigne de l'existence d'un état de choses déjà bien connu.

54.—Nous pourrions, à la suite de l'esquisse rapide que nous venons de tracer, placer une série de documents et de considérations historiques ayant pour objet de faire connaître les développements que prit le contrat d'assurance maritime depuis le quatorzième siècle jusqu'au dix-neuvième; mais nous croyons devoir nous en abstenir.

Nous allons donc nous livrer de suite à l'examen de ceux des principes constitutifs de ce con-

(1) *Uzzano*, Pratica della mercatura, p. 119, 122, 123, 128, 131, 159, 174.

(2) Ordenanzas sobre los seguros maritimos, dispuestas por el magistrado municipal de Barcelona, para ser observadas en la plaza y lonja de dicha capital, ann. 1435, ap. *Capmany*, memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona.

trat qu'il est nécessaire de poser à titre de prolégomènes, pour mieux faire ressortir la nature de l'indemnité qui doit être fournie par l'assureur à l'assuré, lorsque, dans le cours d'une expédition par voie de mer, surviennent des avaries particulières sur marchandises.

Tel sera l'objet du titre suivant.

TITRE DEUXIÈME.

DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

55. — Notion de ce contrat.
56. — Division principale de la matière.

55. — On peut dire, du contrat d'assurance maritime, lorsqu'on le considère non plus dans la généralité de sa nature et de ses effets, mais dans son application directe au transport des marchandises, qu'il est un contrat par lequel une personne (*l'assureur*) s'engage, moyennant un prix convenu (*la prime*), à indemniser un propriétaire de marchandises expédiées par mer (*l'assuré*), jusqu'à concurrence de la valeur déterminée, soit par le texte du contrat (*la police*), soit par d'autres éléments de fixation, du préjudice que pourra lui causer, ou la perte totale, ou la perte partielle, ou même la simple

détérioration subie par ces marchandises, ou enfin la dépense faite pour leur conservation, pourvu que ce préjudice résulte d'événements et fortunes de mer survenus dans le temps et le lieu prévus par le contrat.

56. — Loin de vouloir nous occuper ici de la capacité requise chez les parties contractantes, ainsi que du consentement et de la cause qui doivent présider à la formation du contrat, conditions constitutives qui, dans leur ensemble, sont applicables à la matière que nous nous proposons de traiter, de même qu'à toute obligation conventionnelle en général, et à l'égard desquelles il n'y aurait, s'il était nécessaire d'en parler ici, qu'à retracer les principes consacrés par le droit commun, nous nous bornerons à dire qu'il résulte des termes ci-dessus employés, lesquels sont moins une définition qu'un exposé sommaire des caractères du contrat d'assurance maritime sur marchandises, que quatre éléments distincts sont de l'essence de ce contrat, savoir :

1° Une marchandise réellement existante, revêtue d'une certaine nature, douée d'une valeur positive, qu'une personne ait le droit de faire assurer, en d'autres termes, de faire garantir contre les risques de mer ;

2° Un risque auquel cette marchandise soit exposée;

3° Une promesse faite par l'assureur, de réparer le dommage causé par l'événement du risque;

4° Un prix offert à l'assureur, en compensation du risque qu'il prend à sa charge.

Quatre sections seront consacrées à l'examen successif de ces quatre éléments.

Dans chacune d'elles nous nous attacherons uniquement aux généralités de principes et nous éviterons avec soin d'aborder des questions spéciales qui, quelque intéressantes qu'elles fussent en elles-mêmes, ne se lieraient pas intimement à notre sujet, et ne devraient être discutées que dans un traité complet d'assurances maritimes.

SECTION PREMIÈRE.

DE LA NATURE ET DE LA VALEUR DES MARCHANDISES ASSURÉES.

Cette section sera partagée en trois chapitres.

Le premier traitera de la nature des marchandises assurées;

Le second, de la valeur de ces marchandises;

Le troisième, des personnes auxquelles appartient le droit de les faire assurer.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA NATURE DES MARCHANDISES ASSURÉES.

SOMMAIRE.

57. — Tout objet assuré doit en général être un corps certain.
58. — Sens particulier du mot *marchandises* en matière d'assurances maritimes.
59. — De pures éventualités ne peuvent être l'objet du contrat d'assurance maritime.
60. — Nécessité de désigner le genre, l'espèce et la quantité des marchandises assurées.
61. — Il est des cas dans lesquels, par exception, cette désignation peut ne pas être faite.
62. — Il faut du moins, dans ces divers cas, que la police énonce la quotité de la somme assurée.
63. — Il est certaines marchandises dont le genre, l'espèce et la quantité doivent toujours être mentionnés dans la police.
64. — Du moment que des marchandises, de quelque nature qu'elles soient, ont été désignées dans la police, cette désignation doit être respectée par l'assuré.

57. — Il est une vérité applicable à tout contrat d'assurance maritime en général, quel que soit l'objet sur lequel il porte : c'est que cet objet doit être un corps certain, une chose maté-

rielle, et non pas ce que les jurisconsultes appellent un être de raison.

Ce principe, auquel il est à peine apporté quelque dérogation en fait d'assurances maritimes, est plus spécialement encore applicable aux assurances sur marchandises.

58. — En effet, si en économie politique le mot *marchandises* se prend dans une acception générique, que confirme d'ailleurs fréquemment la pratique des affaires commerciales, et si, sous cette dénomination large, se rangent simultanément divers objets matériels ou immatériels, il n'en est pas moins vrai que quand il s'agit d'assurances maritimes sur marchandises, l'acception de ce dernier mot se restreint singulièrement et implique uniquement l'idée d'objets dont l'existence est accessible aux sens. En un mot, en pareil cas, l'expression *marchandises* ne s'entend que des objets de commerce qui, à raison de leur qualité mobilière (1), peu-

(1) *ff.* L. LXVI, de verborum significatione. « Mercis appel« latio ad res mobiles tantùm pertinet. » — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. V, § 1 : « Veniunt verò merclum « nomine res mobiles. » — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXXVII, p. 308 : « Nella contrat« tazione delle merci che si trasmettono per via di mare, primo « premetto, che per merci s'intende ogni cosa mobile, che sia « venale tra i mercanti. » — *Traicté des négoces et traffiques*

vent être transportés par voie de mer dans l'intérêt, soit de la classe négociante, soit de simples particuliers non négociants.

59. — De ce fait primordial il résulte qu'on ne peut comprendre sous la dénomination de marchandises, capables de devenir l'objet du contrat d'assurance maritime, aucune des choses qui n'existent point au moment de la formation de ce contrat (1), et dont le caractère se réduit à celui de pures éventualités.

C'est ainsi qu'à ce titre il n'est permis d'assurer,

Ni l'espérance d'un gain en général;

Ni le profit à percevoir de la vente à venir des marchandises au lieu de destination;

Ni le fret à faire;

« *ou contracts qui se font en choses meubles*, p. 17, 18 : « L'es-
« tat de marchandise est une profession de vendre et acheter
« et aultrement contracter, en toutes choses corporelles, *meu-*
« *bles*, et qui se peuvent actuellement transmettre et délivrer
« en main d'autruy; et en est le subiect ou la matière tout ce
« que la terre produict, et presque ce qui remplit icelle, et la
« mer aussy, jusques à leurs entrailles, après qu'il en est tiré
« et séparé et *réduict en meuble*. »

(1) *Marquardus*, Tractatus politico-juridicus de jure mercatorum et commerciorum singulari, lib. II, cap. XIII, n° 23 : « Sunt autem merces in assecurationis contractu adeò neces-
« sariæ, ut iis non existentibus, omninò corruat et annihiletur. »
— *Lucii Ferraris* Prompta bibliotheca, tom. I, v° *assecuratio*, n° 7.

Ni la prime ou chapeau du capitaine;

Ni les loyers ou salaires des gens d'équipage;

Ni les sommes empruntées à la grosse;

Ni les profits maritimes des sommes prêtées à la grosse.

D'où la conséquence que si un contrat d'assurance avait à la fois pour objet, d'une part, l'une de ces éventualités, et de l'autre, une marchandise réelle, il ne serait valable que quant à celle-ci, et devrait être déclaré nul à l'égard de celle-là.

60. — Non-seulement il faut que les marchandises assurées soient des objets mobiliers, matériellement existants au moment de la formation du contrat; il faut de plus que leur genre, leur espèce et leur quantité soient, du moins autant que possible, désignés dans la police, surtout s'il s'agit de choses qui se déterminent au poids, au nombre et à la mesure, puisque les désignations faites à ces divers égards ont pour but de mettre l'assureur en état d'apprécier de prime abord la nature et l'étendue de l'engagement qu'il contracte.

61. — Ce n'est pas qu'en certaines circonstances, et par la force même des choses (1), l'as-

(1) *Magens*, An essay on insurances, tom. I, p. 8. —

surance ne puisse fort légitimement se conclure sur *facultés*, sur *marchandises*, sur *cargaison*, sans aucune désignation spéciale du genre ou de l'espèce des objets assurés, non plus que de leur qualité et de leur quantité; l'expérience de chaque jour offre la preuve de la possibilité et de la légitimité d'une négociation de ce genre (1).

Au nombre des cas qui la commandent impérieusement et qui en même temps en justifient l'existence, on peut citer : — 1° celui dans lequel un négociant ignore la composition du nouveau chargement que le capitaine, dûment autorisé à cet effet, aura substitué au chargement primitif, vendu dans un port *d'escale* (2); —

Marshall, Treatise on the law of insurance, p. 222. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 3. — Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, cap. XXII, art. 3.

(1) Il est d'usage chez certaines nations, lorsque l'assurance est faite sur marchandises non désignées, de ne pas comprendre sous cette dénomination l'or ou l'argent monnoyé, les lingots des mêmes matières, les diamants, les perles, les bijouteries et les munitions de guerre.

(2) On nomme port *d'escale* celui dans lequel le navire mouille en cours de voyage, tantôt pour mettre à terre tout ou partie de son chargement et le remplacer en totalité ou partiellement par un chargement nouveau, tantôt pour compléter celui qu'il a reçu au port de départ. — La clause : *permis de faire escale*, ou, pour rappeler une expression plus usitée, *de faire échelle*, est fréquemment insérée dans les polices d'assu-

2° celui dans lequel il attend pour son propre compte des retours, ou, pour le compte d'autrui, une consignation dont il ne pressent ni la nature ni l'importance; — 3° celui dans lequel il a intérêt à ne pas révéler, par une désignation positive des objets assurés, le secret d'une opération d'ailleurs licite en elle-même; — 4° enfin

rances. — Un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 10 floréal an XIII (*voy. M. Dalloz, Recueil alphab., tom. II, p. 74, v° assurance*), a décidé « que dans l'usage du com-
« merce cette clause est tout à l'avantage de l'assuré; que c'est
« par l'effet de cette clause que l'assuré peut utiliser et faire
« fructifier sa spéculation et se livrer à des opérations majeures;
« qu'une telle clause donne indubitablement le droit à l'assuré
« de pratiquer pendant le cours du voyage une ou plusieurs
« échelles, afin d'y faire vendre, échanger, remplacer sa car-
« gaison pour le mieux de ses intérêts; que l'exercice de ce
« droit emporte celui de combiner tous les moyens convenables
« pour parvenir à ce but; qu'il peut en conséquence concevoir
« le projet de faire terminer le voyage dans un lieu d'échelle
« en y faisant vendre sa cargaison, sans entendre la remplacer,
« faire des tentatives pour y effectuer cette vente, opérer dans
« ce sens, abandonner ensuite ce projet et faire partir le navire
« pour le lieu de *reste* du voyage assuré; qu'il peut même faire
« séjourner le navire dans l'objet de connaître si dans d'autres
« places il pourrait tirer un parti plus avantageux de sa car-
« gaison, agir et opérer en conséquence; enfin, qu'il peut éga-
« lement concevoir le projet d'expédier le navire pour toute
« autre destination que celle du voyage assuré, et faire à cet
« égard toutes les démarches et les tentatives convenables; que
« toutes ces mesures, ces combinaisons et ces opérations tien-
« nent essentiellement au droit qui naît de la clause : *permis*
« *de faire échelle.* »

celui dans lequel un correspondant le charge de soigner sur place l'assurance de marchandises qu'il ne lui fait pas préalablement connaître.

62. — Toutefois il est à observer que dans ces diverses conjonctures l'assurance ainsi conclue sur des marchandises *in genere* n'est valable qu'autant que la police énonce formellement la quotité de la somme assurée, puisque l'expression de cette somme peut seule constituer la base de la responsabilité à laquelle l'assureur consent à se soumettre.

63. — Mais il est des marchandises qui, à raison de leur nature, exposant beaucoup plus que d'autres l'assureur à des chances défavorables, doivent par cela même être toujours spécifiées au moment de la formation du contrat (1). Telles sont, pour citer un exemple des plus usuels, les marchandises intrinsèquement sujettes à dépérissement.

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 4. — Ordonn. d'assurance de *Florence* du 15 juin 1526. — Ordenanzas de *Burgos*, año 1537. — Ordonn. d'*Amsterdam*, de 1598, art. 17. — Ordonn. de *France*, d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 31. — Ordonn. d'assurance de *Middelbourg*, du 10 décembre 1689, art. 7. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. IV, art. 8. — Ordonn. d'assurance de *Suède* de 1750, part. I, chap. V, art. 4. — Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 2046, 2048. — Code de commerce *français*, art. 355.

Il est au surplus certaines circonstances desquelles on pourrait induire, de la part de l'assureur et de l'assuré, une dérogation implicite à cette règle du droit commun ; telle serait la convention d'assurance faite sur facultés désignées dans la police par ces seuls mots : *En quoi que le tout consiste ou puisse consister ;* il y aurait lieu alors de considérer les parties comme ayant mis, par cette clause générale, aux risques des assureurs, même les marchandises périssables (1).

64. — Quelle que soit au surplus la nature des marchandises assurées, du moment que la police contient l'énonciation de leur genre, de leur espèce et de leur quantité, cette énonciation doit être respectée d'une manière tellement stricte, que ces marchandises, une fois spécifiées comme constituant l'aliment du risque, ne peuvent jamais, en ce qui concerne l'assureur, être remplacées sans son consentement par d'autres objets avec lesquels elles auraient même une assez grande affinité.

(1) Voy., en ce sens, un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 28 avril 1830. *M. Dalloz*, Rec. Périod., année 1832, part. III, p. 109.

CHAPITRE DEUXIÈME.

DE LA VALEUR DES MARCHANDISES ASSURÉES.

SOMMAIRE.

65. — L'étendue de l'intérêt que l'assuré met en risque se détermine par l'appréciation de la valeur des marchandises.
66. — Nécessité, en règle générale, d'assigner aux marchandises une valeur précise dans la police, afin qu'il existe par ce moyen une base sur laquelle s'opère, en cas de perte totale, de perte partielle, ou d'avarie, le réglement de l'indemnité due à l'assuré.
67. — Exception à cette règle dans le cas des assurances faites par *polices ouvertes*.
68. — Enonciations que ces polices doivent du moins contenir.
69. — Nécessité de déterminer quels sont les éléments constitutifs de la valeur des marchandises assurées.
70. — Difficultés qui s'élevèrent originairement lorsqu'on voulut procéder à une détermination exacte sur ce point.
71. — Exposé de trois opinions qui se trouvaient en présence.
72. — Divers motifs devaient faire triompher l'opinion qui voulait qu'on s'attachât à la valeur existant au moment de la mise à bord.
73. — Cette opinion triompha en effet.
74. — Une nouvelle difficulté se présentait relativement au *prix courant*, au temps et au lieu du chargement.
75. — *Le prix courant* ne devait pas, à l'exclusion *du prix coûtant*, servir à fixer la valeur des marchandises assurées.
76. — On demeura enfin d'accord que la valeur réelle de toute marchandise assurée devait se composer uniquement *du prix coûtant* augmenté des frais faits et des droits payés jusqu'à la mise à bord.
77. — En principe cette valeur doit être considérée comme de-

meurant irrévocablement la même, en ce qui concerne la responsabilité de l'assureur.

78. — La réalité de cette valeur doit être prouvée.

79. — De la preuve, relativement *au prix coûtant* des marchandises assurées.

80. — Examen d'une hypothèse dans laquelle l'impossibilité de constater quel est *le prix coûtant* oblige à consulter *le prix courant*, au temps et au lieu du chargement.

81. — De la preuve relativement aux frais faits et aux droits payés jusqu'à la mise à bord des marchandises assurées.

82. — De l'époque à laquelle l'assuré doit fournir à l'assureur la preuve de la valeur des marchandises qui composent l'aliment du risque.

83. — De la convention par laquelle l'assureur et l'assuré fixent de gré à gré, dans la police, la valeur des marchandises.

84. — Des causes qui ont donné naissance à cette convention.

85. — Véritable sens de la clause dite *de valeur agréée*.

86. — Condition restrictive implicitement attachée à toute évaluation conventionnelle insérée dans la police.

87. — Effet de cette restriction, tant à l'égard de l'assureur qu'à l'égard de l'assuré.

88. — Première extension abusive donnée à la clause dite *de valeur agréée*.

89. — Tentatives infructueuses des lois pour combattre cette extension.

90. — Seconde extension abusive.

91. — Observation générale sur la nature et les effets de l'évaluation conventionnelle.

65. — Le sujet que nous abordons est d'une haute importance. Pour le traiter le moins imparfaitement possible, nous l'envisagerons sous divers aspects.

Et d'abord, le contrat d'assurance maritime sur marchandises étant destiné à offrir une in-

demnité réelle au propriétaire qui les expédie, dans le cas où un dommage est occasionné par fortune de mer, il est de principe qu'il ne peut atteindre ce but, qu'à la condition expresse que l'intérêt mis en risque par le propriétaire se trouvera couvert par la somme jusqu'à concurrence de laquelle l'assurance aura été conclue.

Or, l'existence et l'étendue de cet intérêt se déterminent par celles de la valeur que possèdent les marchandises exposées aux dangers de la navigation.

66. — De là dérive une règle dictée par la nature des choses, et que voici : — Dans quelque circonstance que ce puisse être, quelle que soit la personne qui fasse assurer des marchandises, et quelle que soit la nature de l'opération commerciale à laquelle elle se livre, il est indispensable qu'une valeur précise, représentée par une somme formellement énoncée, soit attribuée aux marchandises dans toute convention qui intervient entre l'assureur et l'assuré. Il est essentiel, dans l'intérêt de tous deux, que par ce moyen ils mesurent l'étendue de la garantie réclamée par l'un, et celle du dommage éventuel que l'autre s'engage à réparer.

En d'autres termes, la fixation de cette valeur est inhérente à l'essence du contrat, comme de-

vant servir de base, en cas de perte totale, de perte partielle ou d'avarie, au réglement de l'indemnité due à l'assuré.

Les usages commerciaux, les lois et les auteurs sont unanimes sur ce point capital.

67. — Il n'y a d'exception à la règle générale que nous venons d'énoncer, que dans le cas où, sous l'empire de certaines circonstances particulières à une classe d'opérations commerciales, l'assureur et l'assuré conviennent expressément ou tacitement de déterminer, à une époque postérieure à celle de la signature de la police, la valeur des objets mis en risque.

Tel est le cas des assurances faites par polices dites *polices ouvertes*.

68. — Toutefois il est à remarquer que dans ce cas, de même que dans les cas ordinaires, les contractants ne doivent jamais, en définitive, procéder sur des données hypothétiques, et que dès lors l'assurance par *police ouverte*, tout en laissant pour le moment dans l'incertitude sur la valeur de la marchandise assurée, doit présenter néanmoins des données primordiales au moyen desquelles la détermination de cette valeur pourra toujours s'opérer plus tard d'une manière certaine.

C'est ainsi que tout en n'établissant originai-

rement aucune valeur, on déclarera, par exemple, que l'assurance porte sur tant de caisses de thé, tant de balles de coton, tant de sacs de café, tant de pièces de toile provenant de tel lieu, douées de telle qualité, etc., etc. La marchandise sera, de la sorte, individualisée, et, cela fait, il ne s'agira plus que de l'estimer ultérieurement afin de préciser le montant exact de l'assurance.

Il faudrait à l'inverse, selon ce que nous avons dit précédemment (1), que la somme assurée fût exprimée dans la police comme représentant la valeur de la marchandise, si l'individualité et la consistance de cette dernière n'étaient pas spécifiées.

En un mot, quand, dans des circonstances qu'en pratique de même qu'en théorie on peut envisager comme exceptionnelles, la valeur de la marchandise ou sa nature n'est pas énoncée dans la police, il faut de toute nécessité que l'absence de désignation de l'une trouve sa compensation, c'est-à-dire la possibilité d'une détermination ultérieure, dans l'expression de l'autre, au moment de la formation du contrat. Hors de là, rien de sûr, rien de positif, et par conséquent

(1) Voy. ci-dessus, n° 62.

point de contrat d'assurance possible, puisqu'il ne reposerait sur aucune base.

69. — Mais il ne suffit pas d'établir comme point de départ la nécessité d'assigner une valeur précise aux marchandises assurées.

Il faut aller plus loin et rechercher de quels éléments doit se composer cette valeur.

A cet égard, pour mieux comprendre le présent, jetons un coup-d'œil sur le passé.

70. — En se présentant dans le cours des affaires maritimes, au début de l'emploi du contrat d'assurance, la grave question de savoir quels étaient les éléments constitutifs de la valeur des marchandises mises en risque, fit surgir des difficultés d'autant plus sérieuses qu'on ne se formait pas toujours une juste idée de ce contrat, et que sous l'influence d'un besoin désordonné de l'assimiler aux contrats déjà connus, on perdait de vue son individualité, son essence et son but.

On procéda bien, il est vrai, d'une idée parfaitement juste en elle-même, mais revêtue d'une généralité beaucoup trop grande dans son expression, savoir : que l'assurance devait porter exclusivement sur *le véritable prix* (1), *la*

(1) Antiguas ordenanzas de seguros maritimos hechas por el magistrado municipal de la ciudad de *Barcelona* en 1436 :

véritable valeur (1), *la juste valeur* (2) des marchandises; restait toujours l'obligation de déterminer ce qu'étaient ce véritable prix, cette véritable valeur, cette juste valeur, et à quels signes on pouvait les reconnaître.

71. — Grandes controverses sur ce point (3),

« .....*El verdadero coste ò valor de los efectos.* » — Statut « *d'Albinga* revisé en 1484 : § *de assecurationibus fiendis :* « Statuimus et ordinamus quod omnibus et singulis Albin- « ganensibus liceat assecurare quoscumque, et se assecurari « facere de et super lignis navigabilibus nostratuum et extra- « neorum, navigantibus vel navigaturis ad quascumque mundi « partes. Participibus verò lignorum nostratuum liceat se asse- « curari facere *pro valore precii* ligni et navigii vel extimatio- « nis dictorum vasorum et navigiorum, computato armamento « ipsorum..... Quæ omnia etiàm locum habeant *in mercantiis* « sive rebus delatis, vel deferendis. »

(1) Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1484, art. 1, 3. « .....*Puedan ser aseguradas* ..... *del valor verdadero de* « *ellas*, etc., etc. »

(2) *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 46 : « Æsti- « matio semper refertur ad justum pretium. » — *Strykius*, Opera omnia, tom. IX, disput. XVII, pars I, cap. IV, n° 4 : « Merces assecurandæ, sunt ex communi valore æstimandæ. « (Oportet ut) ad justum valorem reducatur pretium. »

(3) Antiguas ordenanzas de *Barcelona* sobre los seguros maritimos, hechas en 1435, art. 5. — *De Luca*, de credito et debito, disc. CVII, n° 9. — *Roccus*, de assecurationibus, not. 31, 32. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, §§ 20, 21, 22. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 533. — *Toubeau*, Institutes du droit consulaire, p. 651.

parmi les législateurs, les jurisconsultes et les négociants.

Les uns (1) voulaient qu'on s'attachât en tous cas, indistinctement, à la valeur au moment de la mise à bord, ou, ce qui revenait au même, à la valeur au moment de la perte survenue en cours de voyage; les autres (2) étaient d'avis qu'en tous cas aussi on adoptât la valeur au port de salut, c'est-à-dire au lieu de destination; d'autres enfin (3) exigeaient qu'on se ré-

(1) *Straccha*, Tractatus de assecurationibus, *glossa* VI, n° 3. — *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n°s 40, 41. — *Strykius*, Opera omnia, tom. IX, disput. XVII, pars I, cap. IV, n° 4 : « Merces assecurandæ, non secundùm lucrum sperarratum, sed ex communi valore, et primo mercatu, sunt æstimandæ. » *Merenda*, Controversiarum juris lib. XX, cap. XXXIII, n° 1. « Quod autem spectat ad merces assecuratas, existimo nullo modo haberi rationem valoris quo venditæ fuissent in loco destinato, etiamsi promissum fuerit expressè, salvas esse ad hujusmodi locum venturas ; quia in taxandâ mercede assecurationis non habetur ratio hujusmodi pretii, sed ejus quo valebant tempore contractûs. Cùm enim assecurationis contractus in eo consistat ut secundùm valorem rei assecuratæ mercedem accipiat is qui assecuravit ipsam ; nam secundùm valorem ejus, periculum ex amissione oriens metiri debemus. Ideòque non potest referri promissio assecuratoris ad illum valorem qui pendet ex incerto eventu, cùm ex statu præsenti ejus merces determinetur. »

(2) *Lucii Ferraris* Prompta bibliotheca, tom. I, v° *assecuratio*, n° 20. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 12.

(3) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I, n°s 134, 135, 136. — Statut civil de *Gênes*, du 16 décembre 1588,

férât alternativement à la première ou à la seconde de ces valeurs, selon que le navire n'avait pas encore ou avait déjà accompli la moitié de la traversée lorsque survenait le dommage.

72. — De ces trois opinions, la première seule était d'accord avec la nature des choses.

Ce qui le prouve, c'est la légitimité d'une considération destinée à saper par sa base l'opinion erronée (1) qui créait une distinction entre le cas où l'assureur avait et celui où il n'avait pas garanti la nette et heureuse arrivée des marchandises au lieu de destination, garantie qui, à supposer qu'elle eût été accordée, n'eût jamais pu être qu'illusoire.

Cette considération décisive se déduisait d'abord de l'impossibilité complète de fixer, en cas de perte totale, l'époque à laquelle le navire et les marchandises seraient parvenues au lieu de destination, impossibilité contre laquelle, en pareille conjoncture, ne peuvent prévaloir les

lib. V, cap. XVII : « Si inter partes non fuerit appositum pre-
« tium mercibus, vel aliis assecuratis, intelligatur pretium, si
« casus advenerit ante medietatem itineris confecti, consteum
« ipsarum cum expensis usque ad earum onerationem ; si verò
« ultrà medietatem itineris confecti casus occurrerit, intelliga-
« tur pretium illud quo valerent in loco ad quem fuissent des-
« tinatæ. »

(1) *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 40.

présomptions invoquées par un auteur moderne (1); elle s'appuyait en outre sur l'absence de tout moyen propre à établir ce que, à une époque qu'on ne pouvait pas dès lors fixer, les marchandises auraient valu au lieu de destination, si elles y fussent parvenues; elle ressortait enfin de la nécessité de reconnaître, qu'à supposer même qu'on pût déterminer la valeur que les marchandises eussent eue à telle ou telle époque, dans ce lieu, si elles l'eussent atteint, cette valeur ne devait cependant pas être adoptée, puisqu'elle pouvait donner fréquemment du gain ou de la perte dans la spéculation de l'assuré, au détriment ou à l'avantage de l'assureur, et que recourir à cette mesure, d'ailleurs essentiellement variable, c'était par cela même admettre d'un côté l'assurance *du profit espéré*, que, de l'autre, on voulait proscrire.

73. — Vint un temps où l'on sentit généralement que la controverse n'était plus soutenable et où l'on répudia toute idée de s'attacher désormais à la valeur au lieu de destination.

C'est ce qu'atteste *le Guidon de la mer* (2)

(1) *William Benecke*, Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure, sur navires et marchandises, tom. I, p. 88, 89.

(2) Chap. II, art. 12.

dans le passage suivant : « Sur l'évaluation des « marchandises il advient de grands discords, « car aucuns ont tenu que l'estimation devait « estre faite eu égard au temps de la perte; au- « tres, au temps que le navire est arrivé à port « de salut : les plus récens sont d'avis qu'il faut « regarder au temps de l'achapt; *ce qui se « pratique en la perfection des carguai- « sons et factures.* »

74. — Mais cela ne levait pas encore tous les doutes; une nouvelle difficulté se présentait.

En effet, tout en abdiquant l'idée d'adopter la valeur à venir, au lieu de destination, et en éprouvant la nécessité de s'attacher à une valeur existant au moment de l'expédition par voie de mer, et devant rester invariablement la même tant que la marchandise n'atteignait pas le lieu de destination, on se circonscrivait à la vérité dans une sphère plus étroite, mais sans toutefois en découvrir encore le centre.

En voici la raison :

Une latitude fort grande existait dans le choix des éléments disparates, propres à déterminer la valeur au moment de la perte, ou, ce qui en revient au même, au moment de l'expédition. On avait en effet à opter entre *le prix coûtant,* au temps et au lieu de la production ou de l'ac-

quisition de la marchandise, et *le prix courant*, au temps et au lieu du chargement, prix qui sont par leur nature entièrement différents l'un de l'autre (1), et auxquels on reconnaissait d'ailleurs qu'il fallait toujours indistinctement ajouter les frais faits et les droits payés jusqu'à la mise à bord des marchandises expédiées.

75. — Or, était-ce *le prix courant* qui de-

(1) Quand un négociant veut faire assurer des marchandises et qu'il a à préciser quel est leur coût primitif, leur *prix coûtant*, il n'a qu'à calculer, soit ce qu'il a eu à dépenser pour se les procurer par un rachat ou un échange, soit leurs frais de production ou de récolte si c'est lui-même qui les a fabriquées ou simplement recueillies. Le montant du prix d'acquisition ou celui de la valeur de l'échange, de même que les frais de production ou de récolte, voilà ce qui constitue sa première mise hors. Puis, s'il ajoute à cela les frais de transport, de commission, de magasinage, de chargement et autres, ainsi que les droits acquittés pour opérer la mise à bord et la libre sortie de ses marchandises, il détermine ainsi le montant total de ce dont il est réellement à découvert. D'un autre côté il peut arriver que des marchandises de même nature et de même qualité que celles qu'il veut faire assurer, possèdent, à raison du commerce habituel dont elles sont l'objet dans le lieu du chargement, une valeur qui en n'ayant pour base que la fluctuation continuelle des rapports entre *l'offre* et *la demande* sur *le marché*, soit livrée par cela même à de perpétuelles oscillations. Cette valeur mobile par essence porte le nom de *prix courant*. Or, comme *le prix courant* a pour condition d'être tantôt inférieur, tantôt supérieur *au prix coûtant*, il importe toujours de distinguer avec soin, dans les négociations commerciales et notamment en matière d'assurances maritimes, le premier de ces prix, du second.

vait être adopté pour base de l'assurance? évidemment non, puisqu'il était facile de reconnaître que lorsqu'un négociant envoyait d'un lieu quelconque sa marchandise dans un port pour l'y faire charger, il avait tellement peu l'intention de l'y vendre, qu'il se bornait à l'y faire passer pour l'expédier de là à sa destination finale. Si donc le lieu de destination seul était celui dans lequel devait se consommer la spéculation de l'expéditeur, et si par conséquent le port de départ n'était absolument qu'un lieu de transit, il résultait de là que l'état du marché dans ce lieu ne devait affecter en rien la marchandise, lors de son passage, et que *le prix courant* qui y existait à cette époque, à raison de sa seule qualité de prix étranger à la mise hors de l'expéditeur, ne devait jamais servir de base à l'assurance, toutes les fois que *le prix coûtant* pouvait être déterminé (1).

76. — Aussi, après de longues et vives discussions qui, sur ce point extrêmement grave, agitèrent le monde commercial, demeura-t-on définitivement convaincu que la véritable valeur

(1) Nous parlerons bientôt du seul cas dans lequel, par exception, il est permis d'avoir égard *au prix courant*, au temps et au lieu du chargement, comme pouvant concourir à déterminer la valeur de la marchandise qui doit être assurée.

de toute marchandise assurée devait avoir pour seuls éléments constitutifs, d'une part, *le prix coûtant,* nommé aussi parfois *prix de facture,* et de l'autre les frais faits et les droits acquittés jusqu'à la mise à bord (1).

77. — Il est incontestable que cette valeur, seule conforme aux vrais principes, doit être considérée comme demeurant irrévocablement la même, en ce qui concerne la responsabilité de l'assureur.

De toutes les considérations qu'on peut présenter à l'appui de cette vérité, la plus péremptoire est celle qui consiste à signaler la valeur dont il s'agit comme étant exactement celle dont

(1) Code maritime de *Suède,* de 1667, part. VI, chap. v, § 2. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. III, tit. vi, art. 64. — Ordonn. d'assurance de *Rotterdam,* du 28 janvier 1721, art. 25. — Réglement de *Copenhague*, du 1er juillet 1746, sur les assurances, art. 2. — Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. xiii, art. 1987, 1988. — Code de commerce *français*, art. 339. — Nova regulaçâo da casa dos seguros da praça de *Lisboa,* de 30 d'agosto de 1820, art. 21. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 859. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 200, 201. — *Baldasseroni,* delle assicurazioni marittime, tom. IV, p. 163. — *W. Benecke*, Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure, sur navires et marchandises, tom. I, p. 389. — *J. Ferreira Borges*, Commentarios sobre a legislaçâo Portugueza, acerca d'avarias, p. 58. — Police d'assurance de *Trieste*, art. 5, ap. *Vaucher,* p. 110.

l'assuré se verrait dépouillé si, dans le cours du voyage, la marchandise qu'il a fait assurer subissait une perte totale.

Cette considération est décisive et mérite de ne pas être perdue de vue. Un exemple fera sentir la justesse dont elle est empreinte.

Paul fait assurer par *Pierre* cent boucauts de tabac qu'il expédie du Hâvre à Gibraltar. La valeur consignée dans la police est de 50,000 fr., dont 48,000 fr., montant du coût primitif, et 2000 fr. pour frais faits et droits payés jusqu'à la mise à bord. Le navire part; il est assailli en route par une tempête, et périt corps et biens. L'assuré avait consacré 50,000 fr. à sa spéculation; ils sont perdus puisqu'il ne peut y avoir aucun sauvetage; mais l'assureur lui rembourse cette somme, et certes le voilà indemnisé de toutes les dépenses qu'il avait faites. Le but de l'assurance était de le mettre en position, non pas de gagner, mais uniquement d'éviter de perdre. Ce but est atteint; il doit dès lors être satisfait.

78. — Il importe de considérer maintenant comment, et à quelle époque, la valeur des marchandises assurées doit être justifiée.

En ce qui concerne les preuves justificatives à cet égard, il faut reconnaître qu'elles se divi-

sent en deux classes analogues aux éléments constitutifs de cette valeur, c'est-à-dire en preuves relatives au prix coûtant et en preuves relatives tant aux frais faits qu'aux droits payés jusqu'à la mise à bord.

79. — Quant à la première classe de preuves, il est nécessaire d'établir une distinction entre le cas dans lequel l'assuré est devenu propriétaire des marchandises à titre d'acheteur, et celui dans lequel il l'est devenu à un tout autre titre.

Y a-t-il eu de sa part achat : la justification de valeur dérive alors de la production des factures (1) ou comptes de vente dont il est porteur, et au besoin, des livres régulièrement tenus.

L'acquisition de propriété s'est-elle opérée au contraire par l'effet d'un échange, d'une donation, d'une dation en paiement, d'une décision judiciaire, ou de tout autre acte : le titre constitutif du droit de propriété dans chacun de ces cas, doit, lorsqu'il existe, être représenté comme particulièrement propre à faire connaître la valeur des objets acquis, sans préjudice d'ailleurs des autres modes de preuves admis en ma-

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 9, 12; chap. XV, art. 15. — Ordonn de *France* d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 64. — Code de commerce *français*, art. 339.

tière commerciale par les termes généraux du droit.

80. — Une hypothèse fort délicate et beaucoup moins rare qu'on ne le croirait, peut se présenter.

L'assuré, par suite d'une impossibilité réelle et légitime, ne produit ni factures, ni comptes de vente, ni livres, ni correspondance, ni aucun titre qui soit capable, ne fût-ce au moins que d'une manière approximative, de servir à déterminer la valeur des objets mis en risque; que décider alors? — La seule voie à suivre est de recourir à une expertise dans laquelle l'estimation des marchandises assurées doit se faire d'après *le prix courant* (1), au temps et au lieu du chargement, estimation à laquelle on ajoute le montant des frais et droits acquittés jusqu'à bord (2), pour fixer l'importance de la valeur totale.

C'est là, quant à l'assureur surtout, un moyen extrême, quelquefois même défectueux, mais commandé par la gravité des circonstances

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 14.

(2) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 9, 12; chap. XV, art. 15. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 64. — Code de commerce *français*, art. 339. — Código de comercio *Español*, art. 859.

comme étant le seul praticable. En effet, où existe en pareille conjoncture la possibilité de constater exactement la quotité du coût primitif des marchandises? nulle part; on est donc contraint d'opérer, faute de mieux, par voie d'approximation, et d'envisager l'assuré comme ayant acquis les marchandises, dans le lieu même du chargement, au cours du jour, lors de la mise à bord.

On ne doit toutefois opérer de la sorte qu'autant que l'impossibilité dans laquelle l'assuré prétend se trouver, de justifier quel est le coût primitif de sa marchandise, est clairement démontrée. Il est en effet du devoir et de l'intérêt de l'assureur de n'accueillir sur ce point, de la part de l'assuré, que des preuves positives, et de repousser les allégations auxquelles il se livrerait dans l'unique espoir de dissimuler aux yeux des tiers l'origine et l'étendue de son droit de propriété.

Nous adoptons à cet égard l'opinion professée par un auteur recommandable (1) dans les termes suivants : « Il est très juste d'admettre une « facture dressée par l'assuré, conformément

(1) *W. Benecke,* Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure, sur navires et marchandises, tom. I, p. 392, 393.

« *au prix courant* de ses marchandises au « temps et au lieu du chargement, pourvu « qu'il s'y réfère au moment de faire le contrat; « mais s'il lui était permis de faire de cette fac- « ture la base du calcul, sans être obligé de « prouver que le coût réel ne peut être déter- « miné, et que cette même facture eût été, dans « tous les cas, la règle des droits réciproques, « l'assureur serait exposé à être souvent trompé. « Supposons, par exemple, un assuré dont les « marchandises ont coûté 1000 liv., mais ont été « assurées pour 1500 liv., valeur qu'elles avaient « au temps du chargement. Il importe d'éviter « qu'il puisse, en cas de perte, s'appuyer du « prix courant du marché pour obtenir une en- « tière indemnité, tandis que, en cas d'heureuse « arrivée, il produirait leur facture originale « ou ses livres, pour prétendre à la ristourne de « la prime sur 500 liv. »

81. — Quant aux frais faits et aux droits payés jusqu'à la mise à bord, tous frais et droits dont la dénomination générique comprend ceux de transport, de magasinage, d'entrepôt, de commission, de courtage, d'embarquement, de douanes, etc., etc., l'assuré justifie de leur acquit par la représentation des quittances qu'il a dû prendre soin de se faire délivrer.

82. — Il nous reste à parler de l'époque à laquelle l'assuré doit fournir à l'assureur la preuve de la valeur des marchandises qui composent l'aliment du risque.

Comme il est dans la nature de tout contrat en général, que la chose qui en fait l'objet soit connue et appréciée par les parties au moment de la formation du contrat, il serait assez simple que la justification de valeur dont il s'agit ici fût faite par l'assuré au moment où il traite avec l'assureur.

Ce fut en réalité ce qui se pratiqua originairement (1) dans la pluralité des cas, alors que le commerce des assurances était loin d'avoir pris l'extension qu'il possède aujourd'hui. Mais, plus ce commerce se développa, plus on fut conduit à reconnaître que, dans une foule de cas, la justification de valeur ne pouvait pas être faite au moment de la souscription de la police, et,

(1) *Baldasseroni,* Delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 362 : « L'estremo, o sia il requisito del risico, dovrebbe secondo la vera forma del contratto di assicurazione, giustificarsi sino dal principio e nella stipulazione del medesimo colla prova del caricamento delle merci, ed insieme della pertinenza di quelle all' assicurato, e della giusta stima, e valore delle medesime, e in tal forma è credibile, che si praticasse fra i mercanti nella prima introduzione di questo contratto; ed in questo caso il contratto poteva dirsi a questo riguardo, posto in essere, e compito. »

comme le défaut de justification à ce moment pouvait toujours se trouver compensé par l'obligation imposée à l'assuré, en cas de survenance de dommage, de prouver la réalité et l'étendue de la valeur de ses marchandises avant d'avoir droit à obtenir le paiement définitif de l'indemnité réclamée, on renonça à la formalité des examens et des justifications préalables sur le fait de la valeur, et l'on prit l'habitude de se borner à constater dans la police la déclaration faite par l'assuré à cet égard.

83. — Il y a plus : cette habitude contribua puissamment à introduire en matière d'assurances maritimes une convention spéciale qui, restreinte dans ses justes limites, ne peut qu'être utile, mais qui trop souvent, à raison de l'accès qu'elle ouvre à la mauvaise foi, conduit à des résultats défavorables.

Il s'agit de la convention par laquelle l'assureur et l'assuré fixent à l'amiable, dans la police, la valeur des marchandises.

84. — Ici encore, pour mieux comprendre le présent, interrogeons le passé.

Tout en prenant, pour point de départ des engagements de l'assureur, la nécessité de n'assigner aucune autre valeur aux marchandises, que celle qui se composait du prix coûtant aug-

menté des droits payés et des frais faits jusqu'à bord, les négociants, à mesure que le mouvement des affaires commerciales s'étendait, se trouvaient fréquemment placés en présence de difficultés sérieuses pour calculer avec précision, à temps fixe, le prix coûtant de divers produits qu'ils tiraient à l'état de matières premières (1) de certaines localités dans lesquelles il n'y avait à bien dire, ni marchés, ni cours établis.

A ces difficultés, d'autant plus délicates à résoudre qu'elles surgissaient à une époque à laquelle l'économie politique n'avait même pas encore commencé à formuler quelques principes, s'alliait le besoin impérieux de mettre un terme aux délais et aux contestations (2) qu'en-

(1) Ordenanzas de *Barcelona*, hechas en 1484, art. 4. — *Stevens*, Essay on average, p. 166, 167 : « Valued policies on « goods are conceived to have originated in insurances on the « produce of plantations in the colonies ; of which as no invoice « could be had (no purchase having been made) a valuation « was necessarily adopted, such as would indemnify the plan- « ter in case of loss, to this valuation the underwriters agreed, « and therefore when a loss took place, either total or partial, « there was no dispute as to the amount of interest. This prac- « tice having been found very convenient among merchants and « underwriters, as it served to prevent trouble and litigation, « led, it may be supposed, to the adoption of the same principle « in the insurance of other kinds of merchandise, which by de- « grees were specified in the policy, and valued. »

(2) *De Luca*, de credito et debito, disc. CVII, n° 9 : « .....At-

traînaient les justifications de valeur dont nous avons précédemment parlé.

Aussi, sous cette double influence, vit-on les assurés et les assureurs, familiarisés depuis longtemps (1) avec l'emploi des évaluations de marchandises dans quelques cas d'absolue né-

« tamen, quia super hoc plures quæstiones oriri solent, idcircò « ad eas dirimendas prudenter solent partes concorditer pre- « tium taxare, ad cujus proportionem assecuratores obtineant « pretium assecurationis, idque non est in jure prohibitum. » — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. VII, nos 10, 11 : « Ad effectum evitandi quæstiones cadentes super li- « quidatione pretii, seu valoris mercium, pro certâ summâ as- « securatio fit, et sic prudentes facere solent mercatores. »

(1) Ordenanzas de *Barcelona* sobre los seguros maritimos, hechas en 1435, art. 5 : « E si cas será, que la valor d'açó que « farán assegurar en la carta ò scriptura sia incerta, e les quis « farán assegurar volen fer metre la valor d'açó que farán asse- « gurar en la carta ò scriptura quis fará de la seguretat, ò per « aquella valor será altercaciò entre les parts; que la exti- « maciò ò tatxaciò de la valor de ço que farán ò será fet asse- « gurar sia tramesa als dits cònsols ab consell de prohomens. » — Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1484, art. 4 : « Otrosi, « por quanto muchos generos, mercaderias, y haberes se car- « gan en Alexandria de Egypto, y no se compran à dinero con- « tante, antès se toman mediante trueques de otros generos, « con gran desventeja, y por consiguiente no se podria exacta- « mente poner su verdadero coste en las polizas de los seguros; « por tanto ordenaron : que de hoy adelante en dichas polizas « se haya de poner lo que valgan al contado los generos y mer- « caderias que se carguen en Alexandria, en lo qual puedan « convenirse los asegurados, estimandolas en un justo « precio. »

cessité, étendre à tous les cas en général(1) la possibilité d'une évaluation qui désormais ne procédât que d'eux seuls, et dont l'utilité principale dût être, comme elle l'est en effet, d'introduire une extrême célérité dans la formation des contrats d'assurance.

En un mot, on substitua à l'ancien usage celui de déterminer *de gré à gré,* dans la police, la valeur des marchandises assurées, en représentant cette valeur par une somme précise.

85. — Telle est l'origine de la clause en vertu

(1) *Lessius*, de justitiâ et jure, lib. II, cap. XXVIII, dubit. IV, n° 25. — *De Luca*, de credito et debito, disc. CVII, n° 9. — *Marquardus*, Tractatus politico-juridicus de jure mercatorum et commerciorum singulari, lib. II, cap. XIII, n° 24. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. VII, nos 10, 11. — *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 46. — *Strykius*, Opera omnia, tom. IX, disput. XVII, pars I, cap. IV, n° 4. — *Straccha*, Tractatus de assecurationibus, glossa VI, n° 3. — *Weskett*, a complete digest of the theory, laws and practice of insurance, v° *valuation*. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 199, 200. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 362, 363. — *Stevens*, Essay on average, p. 166, 167. — *Jose Ferreira Borges*, Commentarios sobre a legislaçaô portugueza, acerca d'avarias, p. 58. — Ordenanzas de *Valladolid*, ann. 1556, art. 9. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 13, 14, 15. — Statuti civili di *Genova*, ann. 1588, lib. V, cap. XVII. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 20 juin 1606. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 64. — Ordonn. d'assurances d'*Amsterdam* de 1744, art. 22. — Réglement de *Copenhague* sur les avaries, du 1er juillet 1746. — Code de commerce *français*, art. 339.

de laquelle l'assureur déclare : *Qu'il assure une somme de ....., valeur agréée et respectivement convenue de telle marchandise* (pour le cas où il assure la valeur de la totalité des objets mis en risque), ou bien : *Qu'il assure une somme de ....., sur celle de ....., valeur agréée de telle marchandise* (dans le cas où il n'assure que la valeur d'une partie de ces objets).

Le sens de cette clause, dont l'existence, si ce n'est l'ensemble des termes, remonte à une époque déjà éloignée (1), et sur l'interprétation de laquelle il est étonnant qu'une assez vive controverse se soit élevée récemment (2), est que : l'assureur tient pour justifiée, au moment de la signature de la police, la valeur des objets assurés.

86. — Toutefois, si l'évaluation conventionnelle, établie par l'assureur et l'assuré sous forme de transaction, est légitime dans son principe, il n'en est pas moins vrai qu'elle comporte dans ses effets une restriction qui se déduit nécessairement de la nature des choses.

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 13, 14; chap. III, art. 2.

(2) *Donker Curtius van Tienhoven*, Opinions énoncées sur le projet de Code de commerce pour les Pays-Bas, en 1825-1826, p. 101 à 104.

En d'autres termes, comme les contractants doivent toujours, à peine de nullité, traiter de bonne foi, puisque sans cela, faute de l'existence d'un consentement libre, le contrat serait entaché d'un vice radical, il est certain que l'assureur, eût-il même déclaré de la manière la plus expresse s'en rapporter, quant à la réalité de la valeur des marchandises chargées, à la déclaration de l'assuré, et le dispenser de toute espèce de justification sous ce rapport, jamais cependant une telle condition, quelque formelle et explicite qu'elle puisse être, n'enlèvera à l'assureur le droit d'exciper de la fraude commise par l'assuré ou de la simple surévaluation qu'il aura présentée de bonne foi, soit dans le premier cas, pour faire annuler le contrat en son entier, soit dans le second, pour le faire ristourner, c'est-à-dire pour le faire réduire dans ses effets, jusqu'à concurrence de la valeur réelle.

87. — Il est juste qu'il en soit ainsi; car, plus il est vrai que l'assureur, loin de pouvoir se rendre coupable de fraude envers l'assuré, est obligé au contraire d'accorder à ses assertions une confiance en quelque sorte illimitée (1), plus

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 15 : « L'asseureur en « tout se confie en la prud'hommie de son asseuré. » — *Cleirac*, sur cet article.

il est nécessaire que celui-ci n'abuse jamais de cette confiance que l'assureur lui accorde (1).

Aussi, si, d'un côté, l'on tient pour règle constante, que la clause par laquelle les parties se réfèrent au prix de facture, augmenté des droits payés et des frais faits jusqu'à bord, doit invariablement demeurer à l'abri de toute critique dans son application et ses effets, on reconnaît, de l'autre, que la clause dite *de valeur agréée* constitue, en ce qui est relatif à l'étendue des obligations de l'assureur, non pas une preuve, mais simplement une présomption (2) de la réalité de la valeur des objets mis en risque, présomption qui, comme toute autre, peut être dé-

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 7.

(2) *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 612. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. IX, sect. v. — Observations des tribunaux sur le projet du Code de commerce de la France, tom. I, p. 27, observ. du *tribunal de cassation*. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 370. — *Stevens*, Essay on average, p. 170. — *Donker Curtius van Tienhoven*, Opinions énoncées sur le projet de Code de commerce pour les Pays-Bas, en 1825-1826, p. 92 et 100. — Journal de jurisprudence commerciale et maritime, par MM. *Girod et Clariond*, avocats à Marseille, tom. IV, part. I, p. 111, 112. — Code général des *Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 2170. — Código de comercio Español, art. 856 : « La suscricion de la poliza induce presuncion « legal de que los aseguradores reconocieron justa la evalua- « cion hecha en ella. »

truite par la preuve contraire, tandis qu'elle constitue, à l'égard de l'assuré, une preuve positive, une loi à l'empire de laquelle il ne peut se soustraire que du consentement de l'assureur (1).

88. — Tant qu'elle restait renfermée dans de justes limites, l'évaluation conventionnelle ne pouvait qu'être utile, mais elle cessa de posséder

(1) *Emérigon* (Traité des assurances, chap. IX, sect. v, § 6), après s'être plaint « de ce que les assurés tournent tout « en leur faveur, et de ce qu'ils ont deux poids et deux me- « sures » dit : « L'assuré ayant dans la police estimé sa chose, « n'est pas recevable à dire qu'elle valait davantage, pour em- « pêcher le ristourne des assurances subséquentes. — La règle « veut que l'assuré soit obligé de s'en tenir à l'estimation par « lui-même fixée, et qu'il soit non-recevable à la grossir après « coup ; car si le navire arrive à bon port, les assureurs pour- « raient-ils éluder le ristourne qu'on leur demandera, en sou- « tenant que la chose assurée valait au-delà de la valeur déter- « minée dans la police? Il faut donc que dans le cas contraire « l'assuré reconnaisse la même loi. Personne ne déprécie son « propre bien : *Nemo censetur jactare suum;* et l'on ne pré- « sume pas que l'erreur se glisse dans la correspondance entre « négociants toujours attentifs à veiller à leur intérêt. D'ailleurs « il est essentiel pour la tranquillité publique qu'on s'en tienne « aux pactes qui sont écrits. On ne saurait s'en écarter sans « rendre tout arbitraire. Ce n'est pas un mal qu'en pareil cas « on supporte la peine de son inadvertance ; mais le bien géné- « ral exige que la règle soit respectée : *dura sed scripta lex « est,* seul moyen de prévenir les procès toujours nuisibles à la « société civile, et surtout au commerce. » — *Valin,* dans son commentaire sur le liv. III, tit. VI, art. 8 de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, professe la même opinion.

cette qualité dès qu'on essaya de lui faire franchir ces limites.

L'occasion ne s'en présenta que trop facilement.

En effet, par cela seul que la clause *de valeur agréée* dérivait de l'impossibilité de fixer avec précision, au moment du contrat, la valeur réelle des marchandises expédiées, et autorisait naturellement les assurés à ne faire consigner dans la police qu'une valeur approximative, on les vit, une fois placés sur une pente glissante, céder au désir de rendre le degré d'approximation moins sensible, et arriver, de déviations en déviations, à déguiser, sous le voile officieux d'une formule devenue banale, la réalisation d'un gain illicite qui varie dans la pratique actuelle, suivant les localités et les circonstances, de 10 à 15, 20 et 25 pour cent en sus de la valeur réelle des marchandises rendues à bord.

89. — En vain, pour réprimer un aussi grave abus, les législateurs (1) proclamèrent-ils que la valeur fixée de gré à gré dans la police ne devait jamais être que la représentation de la valeur réelle; en vain ordonnèrent-ils, d'ailleurs par

(1) Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, pour *Anvers*, sur les assurances, art. 12.

dérogation (1) aux vrais principes, que l'assurance, loin de couvrir la totalité de la valeur admise d'un commun accord, laisserait à l'assuré la charge de courir le risque d'une partie quelconque de cette valeur (2); en vain, du moins en certaines régions, prohibèrent-ils (3) en termes exprès l'assurance du profit espéré; il fut d'autant moins tenu compte de leurs injonctions, d'un côté, et de leurs prohibitions, de l'autre, que l'intérêt personnel lui-même, qu'elles étaient

(1) *De Luca*, de credito et debito, disc. CVII, n° 4 : « Quatenùs verò assecuratio absorberet integrum valorem pro quo « prætenderetur commissa stipulatio, adhùc etiam cum sensu « veritatis dicebam frivolam esse exceptionem; attentâ siquidem dispositione vel ratione juris communis, nullibi cautum « reperitur ut hanc deductionem facere oporteat. Nil prohibet « super integro valore pacisci. » — *Ansaldus*, Discursus legales de commercio et mercatura, disc. LXX, n° 26 : « Certum « de jure est, quod assecuratio fieri valeat pro toto valore rei « assecuratæ. »

(2) Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1435, art. 4, 5. — Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1458. — Ordonn. de *Philippe II*, de 1570, pour les Pays-Bas, art. 3. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 2. — Ordonn. de *Middelbourg*, du 30 septembre 1600, art. 3. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 11; chap. XV, art. 3. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. VI, chap. v, § 2. — Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. III, tit. vi, art. 18, 19. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. vi, art. 5. — Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, cap. XXII, art. 7.

(3) Ordonn. de *France* d'août 1681, liv. III, tit. vi, art. 15. — Ordonn. d'assurance de *Rotterdam* du 28 janvier 1721,

cependant destinées à éclairer, refusa de se rendre à l'évidence. On vit en effet les assureurs, devenus les jouets de leurs propres méprises, favoriser avec un inconcevable empressement l'usage des évaluations exagérées (1), eux qui, au lieu de se borner à envisager dans le fait d'une surévaluation du prix des marchanchandises la possibilité de toucher un supplément de prime, eussent dû reconnaître que toute augmentation fictive de valeur à laquelle ils adhéraient devait tourner à leur préjudice, non-seulement en multipliant les cas de délaissement, mais aussi en mettant à leur charge, dans maintes circonstances, une perte totale ou même une avarie, que l'assuré était intéressé à voir survenir, puisqu'elle pouvait lui procurer un plus grand bénéfice que ne le ferait l'heureuse arrivée des marchandises à destination.

90. — Après avoir donné aux effets de l'évaluation conventionnelle une première extension que nous n'hésitons pas à qualifier d'abusive, on se laissa entraîner encore à leur donner, sous

art. 28. — Réglement de *Copenhague* du 1er juillet 1746 sur les assurances, art. 3. — Code de commerce *français*, art. 347. — Código de comercio *Español*, art. 885.

(1) *Lessius*, de justitiâ et jure, lib. II, cap. XXVIII, dubit. IV, n° 29 : « Ordinariè qui assecurant parùm curant an merces « tanti valeant, sed solum curant æstimationem. »

d'autres rapports que celui que nous venons de signaler, une extension nouvelle non moins contraire aux vrais principes, c'est-à-dire qu'on alla jusqu'à comprendre dans la valeur agréée, indépendamment du profit espéré à la vente dans le lieu de destination, la prime d'assurance, les frais de commission, en cas d'assurance conclue par l'intermédiaire d'un correspondant, et l'intérêt du capital représentatif de la valeur réelle, en calculant le taux de cet intérêt sur la durée probable de l'opération dont le placement définitif des marchandises assurées constituait le but.

91. — Si des motifs particuliers pouvaient jusqu'à un certain point, ainsi qu'on l'a quelquefois pensé (1), légitimer l'habitude de comprendre le montant de la prime dans celui de la valeur agréée, il ne pouvait pas en être de même de l'habitude relative aux autres objets précités, qui par leur nature sont totalement étrangers aux éléments constitutifs de cette valeur.

Aussi, quelque accrédité que soit, même de

(1) Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1458. — Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1484. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. III, art. 3. — Réglement de *Copenhague*, du 1er juillet 1746, sur les assurances, art. 2. — Code général des *Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 1989.

nos jours, chez les négociants, l'usage d'étendre, ainsi que nous venons de le dire, l'évaluation conventionnelle au-delà de ses justes limites, cet usage n'en doit pas moins être sévèrement combattu par les tribunaux. Or, les voies de répression ne leur manqueront pas s'ils les puisent dans le principe qui, à l'égard de l'assureur, ne reconnaît point d'autre valeur applicable aux marchandises que celle du prix de facture augmenté des frais faits et des droits payés jusqu'à la mise à bord.

CHAPITRE TROISIÈME.

DES PERSONNES AUXQUELLES APPARTIENT LE DROIT DE FAIRE ASSURER LES MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

92. — On ne peut faire assurer des marchandises qu'autant qu'on a un intérêt réel à leur conservation; cet intérêt, sauf de rares exceptions, ne dérive que du droit de propriété.
93. — Il suit de là que les assurances par gageures doivent être prohibées.
94. — L'assurance peut se conclure, à l'égard du véritable propriétaire des marchandises, sous trois formes différentes.
95. — Du cas dans lequel l'assurance est conclue par le propriétaire lui-même ou par son mandataire.

96. — Du cas dans lequel elle est conclue par un commissionnaire qui déclare agir pour le compte d'autrui.

97. — De l'obligation imposée au commissionnaire de payer la prime.

98. — De l'obligation qui lui est également imposée de justifier en temps opportun de la réalité d'un intérêt légitime mis en risque, et des pouvoirs qu'il tient de son commettant.

99. — Nature de la position du commissionnaire, tant envers l'assureur qu'envers le commettant.

92. — Il est de principe que pour pouvoir légitimement faire assurer des marchandises exposées aux risques de mer, il faut avoir un intérêt réel à leur conservation (1).

Or, cet intérêt ne peut dériver que du droit de propriété (2).

En effet, lorsque des marchandises éprouvent en cours de voyage un dommage quelconque, sur qui pèse-t-il, si ce n'est sur la personne à laquelle elles appartiennent? C'est donc uniquement au profit de cette personne que peut avoir

(1) Ordonn. d'assurance de *Hambourg*, du 10 septembre 1731, tit. II, art. 3. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. IV, n° 1 : « Principale fundamentum assecuratio- « nis est risicum seu interesse assecuratorum, sine quo non po- « test subsistere assecuratio. »

(2) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. IV, n° 10 : « In contractu veræ assecurationis, requiritur de subs- « tantiâ illius, dominium, seu interesse assecurati. » — *Ibid.*, disc. CLXXIII, n° 32.

lieu l'assurance destinée à offrir la réparation du dommage causé.

Certaines considérations spéciales, telles par exemple que celles qui se déduisent de la position d'un créancier de l'intéressé direct, peuvent seules dicter quelques exceptions à la règle générale que nous posons. Ces exceptions ne sont au surplus admissibles qu'autant qu'elles se circonscrivent dans les plus étroites limites.

93. — Il suit de la règle précitée, qu'il faudrait, sauf les exceptions dont il s'agit, qualifier de véritable gageure, et comme telle, déclarer complètement illicite (1) toute prétendue assurance dans laquelle deux ou plusieurs individus prendraient, pour base de leur convention, les risques que courraient des marchandises à la conservation desquelles ils n'auraient aucun intérêt qui dérivât du droit de propriété (2). Rien

(1) Ordonn. de *Philippe II* de 1563, tit. VII, art. 4. — Coutume *d'Anvers*, de 1582, rubr. LIV, art. 2. — Statut civil de *Gênes* du 16 décembre 1588, lib. V, cap. XVII. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 24. — Ordonn. de *Middelbourg* du 30 septembre 1600, art. 2. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. VI, chap. V. — Ordonn. d'assurance de *Middelbourg*, du 10 décembre 1689, art. 2. — Ordonn. d'assurance d'*Amsterdam* de 1744, art. 13. — XIXe statut de *Georges II*, ann. 1746.

(2) Ordenanzas de *Barcelona* sobre los seguros maritimos, ann. 1435, art. 10 : « Item (ordonaren los dits consellers è

en effet ne serait capable de légitimer une convention de ce genre, et l'on ne peut que déplorer l'aberration d'esprit des négociants et des écrivains qui, non-seulement en la tolérant, mais même en lui accordant parfois une protection réelle (1), ont sciemment encouragé

« prohomens) que les paraules acustumades posar en algunes « seguretats : valeguen mes ò menys, *ò haje ò no haje*, è sem- « blants, nos puxen posar ne empendre d'aci avant en les segu- « retats en alguna manera ; è si posades ò empreses seràn, sien « nulles. » — *James Kent*, Commentaries on American law, tom. III, p. 277 : « In New-YorK, the courts had formerly as- « sumed it to be a clear and settled principle of the common « law that a policy in which the insured had no interest and « which was in fact nothing more than a wager or bet between « the parties to the contract, whether such a voyage would be « performed or such a ship arrive safe, was a valid contract. « It was only required that the wager should concern an in- « nocent transaction and not be contrary to good morals or « sound policy. But now by statute all wagers, bets, or stakes « made to depend upon any lot, chance, casualty or unknown « or contingent event whatever, are declared to be unlawful, « with the exception of contracts on bottomry or respondentia, « and all insurances made in good faith for the security or in- « demnity of the party insured. The statute has effectually « destroyed wager policies ; for they are not within the excep- « tion. In Massachussets, the supreme court expressed a strong « opinion against the validity of a wager policy, and the doc- « trine there is that all gaming is unlawful according to the « general policy and laws of the commonwealth. In Pennsyl- « vania every species of gambling policy is reprobated. »

(1) *Roccus*, de assecurationibus, not. 73. — *Roccus*, selecta responsa, resp. XXIII, nos 8, 9. — *Straccha*, Tractatus de sponsionibus, *passim*.

l'immorale et désastreuse habitude des paris (1).

(1) Le funeste usage des assurances par gageure (*per via di scommessa*), en Italie, est positivement attesté par *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 31 à 34, et par *Azuni*, Dizionario della giurisprudenza mercantile, tom. I, v° *assicuranza*, § 4. — On peut juger par les prohibitions suivantes que contient le statut civil de Gênes, du 16 décembre 1588, liv. V, chap. XVII, de l'ardeur effrenée avec laquelle certains spéculateurs italiens s'emparaient du contrat d'assurance pour s'efforcer de l'assouplir à leurs habitudes de jeu et de gageure : « — Sine licentia senatûs non possint fieri *securitates*, vadi- « monia, seu partita super vita pontificis, neque super vita im- « peratoris, neque super vita regum, nec cardinalium, neque « ducum, principum, episcoporum, neque aliorum dominorum, « aut personarum ecclesiasticarum, seu secularium in dignitate « constitutarum. — Non possint etiam fieri super acquisitione, « amissione, seu mutatione dominorum, statuum, regnorum, « provinciarum, ducatuum, civitatum, terrarum, seu locorum. « — Non possint similiter fieri super felici seu infelici successu « exercituum, classium, seu expeditionum, neque eorum ad- « ventu, neque recessu, neque super expugnatione aut defen- « sione aliqua. — Non possint pariter fieri super matrimoniis « contrahendis vel non contrahendis, super uxoribus ducendis « aut non; neque super partu mulierum, neque *navium, aut* « *aliorum appulsu, aut recessu*. — Non possint fieri super « futura vel non futura peste aut bello, neque super electione « ducis aut magistratuum reipublicæ : et demum super aliis « quibusvis habentibus speciem seu formam vadimonii, *securi-* « *tatis*, seu partitì; sed omnia intelligantur et sint prohibita. — « Contrafacientes alicui de prædictis cadant in pœnam tantum- « dem summæ, pro quanta fuerit facta *assecuratio*, vadimonium « seu partitum, pro qualibet vice; et censarii, qui in prædictis « se immiscuerint, tanquàm contrafacientes cadant in eamdem « pœnam. — De prædictis sic ut supra prohibitis non possit ab

94. — S'il est certain que le propriétaire des marchandises soit, en règle générale, la seule personne dans l'intérêt de qui l'assurance doive être faite, il ne l'est pas moins que le contrat puisse se conclure à son égard de trois manières différentes, selon qu'il traite avec l'assureur, soit en son propre nom directement, soit en employant un mandataire, soit enfin en ayant recours à un commissionnaire.

95. — Lorsqu'il fait assurer ses marchandises directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire, c'est alors lui seul qui, dès le moment de la formation du contrat, est connu de l'assureur, et qui seul aussi se trouve personnellement tenu de toutes les obligations en même temps qu'investi de tous les droits qui sont inhérents à la qualité d'assuré.

96. — Sa position se modifie à certains égards, lorsqu'il juge convenable de faire conclure l'assurance par le ministère d'un commissionnaire.

Pour mieux nous fixer sur ce point qui, dans la plupart des états maritimes de l'Europe (1), et

« aliquo reddi jus, neque aliquis audiri sine licentia ; et si casu « aliquo quidquam fuerit solutum, sit semper jus salvum repe- « tendi, et nullus possit de eis instrumenta seu scripturas con- « ficere sub pœna scutorum viginti quinque pro quolibet et qua- « libet vice. »

(1) *Roccus*, de assecurationibus, not. 45, 46. — *Ansaldus*,

notamment en Italie, a été l'objet de diverses interprétations, remontons aux principes.

Le commissionnaire est celui qui, agissant en son propre nom, à l'égard des tiers, pour le compte d'un commettant, est envisagé dans ses rapports avec les premiers comme contractant direct, comme seul obligé personnel, et dans ses rapports avec le second comme véritable mandataire.

Si, en matière de commission en général, les tiers ignorent que ce soit pour autrui que le commissionnaire agisse, il n'en est pas de même, en fait d'assurances maritimes, dans le cas particulier où le commissionnaire déclare positivement à l'assureur que c'est dans un intérêt étranger au sien que l'assurance a lieu; déclaration qui se formule d'habitude par l'une des expressions

Discursus legales de commercio et mercaturâ, disc. XII, nos 2, 5. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. IV, nos 2 à 11; *ibid*, disc. CLXXIII, n° 32. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. V, § 30. — *Valin*, Comment. sur le liv. III, tit. VI, art. 3 de l'ordonn. de la marine de 1681. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. V, sect. IV et suiv. — *Büsch*, Theoretisch-Praktische Darstellung der Handlung, tom. II, p. 53, 54. — *Estrangin* sur *Pothier*, supplément, p. 350 à 364. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 194, 204. — *Locré*, Esprit du code de commerce, tom. IV, p. 25 et suiv. sur l'art. 332. — Journal de jurisprudence de Marseille, par MM. *Girod* et *Clariond*, tom. I, part. I, p. 46 et suiv.

suivantes : *Un tel se fait assurer ..... pour compte d'ami, pour compte d'une personne à nommer, pour compte des intéressés, pour compte de la personne qui sera désignée dans le connaissement, pour compte d'autrui, pour compte de qui il appartiendra.*

Quelle influence une déclaration de ce genre exerce-t-elle sur la position du commissionnaire vis-à-vis des tiers? c'est ce qu'il importe d'examiner.

97. — Quand le commissionnaire annonce qu'il réclame pour un autre que pour lui le bienfait du contrat d'assurance et qu'il est pris acte de cette déclaration par l'assureur, celui-ci s'engage, il est vrai, à fournir, en cas de perte, une indemnité à la personne qui prouvera sa qualité de propriétaire des marchandises assurées (1);

(1) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, *disc.* IV, n° 10 : « Cùm aliquandò assecurati nullum habeant in merci- « bus interesse, sed uti simplices corresponsales assecurare sibi « faciant merces alibi transvehendas de ordine suorum princi- « palium, solent in apocâ assecurationis hanc formulam (*per* « *conto di chi spetta*) apponere, propter quam dubitari non po- « test assecurationem valere ad beneficium interesse habentium « super mercibus, ob eam rationem tantùm quia sub hâc gene- « nerali clausulâ comprehenduntur utpote si fuissent à partibus « expressi ac specialiter nominati, et nihil aliud exigitur quam « indicatio personæ ad quam verè merces deperditæ spectant. »

mais ce n'est qu'à la condition expresse de n'être pas contraint d'attendre que la preuve de cette qualité lui soit présentée pour pouvoir trouver une compensation au risque dont il consent à se charger, en d'autres termes, pour obtenir le paiement de la prime, ou au moins une promesse valable de ce paiement. Or, comme aucun rapport direct ne s'est établi entre l'assureur et le commettant, puisque c'est précisément pour favoriser le secret d'une opération commerciale que le nom de celui-ci est resté ignoré de celui-là, le commissionnaire, ayant seul figuré dans le contrat, se trouve seul soumis envers l'assureur au paiement de la prime.

En vain, pour se soustraire à l'obligation d'acquitter le prix du risque, prétendrait-il que non-seulement il n'a sur les marchandises aucun droit de propriété, mais qu'il n'a même pas pu agir en qualité de commissionnaire du véritable propriétaire; cette allégation, ainsi que plusieurs autres du même genre, serait inadmissible du moment que l'assurance aurait été conclue et qu'elle trouverait un aliment réel dans les marchandises chargées. En effet, l'énonciation du *pour compte* ne doit pas dégénérer en une clause illusoire, et c'est ce qui arriverait inévitablement si la prétention du commissionnaire

était accueillie, puisqu'il dépendrait de lui, pour échapper à la nécessité de payer la prime, d'établir avec le propriétaire des marchandises un concert frauduleux, et de dérober ainsi à la connaissance de l'assureur, en cas d'heureuse arrivée, une commission ou un ordre qu'il s'empresserait au contraire de produire en cas de perte totale, de perte partielle ou d'avarie.

98. — L'obligation relative au paiement de la prime n'est pas la seule qui soit imposée à l'assuré agissant en qualité de commissionnaire.

En effet, de même que toute autre assurance, l'assurance faite en commission n'est valable qu'autant qu'elle a pour aliment des marchandises qui appartiennent à une personne intéressée à leur conservation, et que cette personne, en se faisant connaître à l'assureur, démontre la réalité de son droit de propriété. Or, si, lors de la formation du contrat, le commissionnaire s'abstient à dessein de déclarer quel est le véritable intéressé à l'assurance, il faut du moins que vienne un moment auquel il prouve à l'assureur, qu'avant de traiter avec lui, il avait reçu d'un commettant l'ordre de faire assurer telles et telles marchandises, que ce commettant était propriétaire des marchandises destinées à former l'aliment de l'assurance, et que ce sont

elles qui ont été réellement mises en risque. Ce moment est au plus tard celui auquel survient le dommage.

Dispenser l'assuré qui se qualifie de commissionnaire, de l'obligation d'administrer la preuve de l'un ou l'autre de ces faits, ou même se borner à accueillir à cet égard une preuve imparfaite, ce serait implicitement autoriser, en matière de commission, les assurances par gageures, qu'en tous cas cependant on doit sévèrement proscrire.

Peu importe du reste, à l'assureur, lorsqu'il s'agit pour lui d'effectuer le paiement du dommage, que ce soit telle personne plutôt que telle autre qui se trouve être en définitive le véritable intéressé à l'assurance; la question de propriété se résoudra toujours facilement à ses yeux au profit de toute personne, quelle qu'elle soit, qui sera porteur d'un connaissement dont les énonciations et les désignations coïncideront entièrement avec celles de la police.

99. — La position du commissionnaire qui se fait assurer pour le compte d'autrui est donc, eu égard à l'obligation qu'il contracte envers l'assureur, de payer la prime et de justifier de la réalité d'un intérêt légitime mis en risque, identique à celle d'un assuré ordinaire.

Sous un autre point de vue, c'est-à-dire à l'égard des rapports qui s'établissent entre le commettant et le commissionnaire, il est incontestable qu'ici, de même que dans tous les cas où le contrat de commission intervient, la position de celui-ci est celle de tout mandataire envers son mandant.

SECTION DEUXIÈME.

DU RISQUE AUQUEL LES MARCHANDISES ASSURÉES SONT EXPOSÉES.

SOMMAIRE.

100. — De la nature du risque dont l'assureur consent à se charger.
101. — Le défaut d'existence d'un risque rend le contrat d'assurance nul.
102. — L'assuré doit prouver la réalité de l'existence du risque.
103. — De la durée du risque.

100. — L'éventualité d'un dommage à subir, voilà ce qui constitue, pour les marchandises exposées aux dangers de la navigation, le risque proprement dit (1).

(1) *Gibalinus*, de universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica, tom. II, lib. IV, cap. XI, art. 3 : « Conveniunt omnes ad assecurationis æquitatem necessariò requiri dubium aliquod de eventu futuro aut periculo. »

Cependant, sous ce rapport, toute éventualité ne peut pas indistinctement être considérée comme constitutive du risque à la nature duquel on entend se référer, quand on dit de lui qu'il est de l'essence du contrat d'assurance.

En effet, s'il est vrai, ainsi que nous avons eu précédemment occasion de l'établir, en signalant les causes qui donnent naissance aux avaries particulières sur marchandises, que le dommage dont ces dernières peuvent être atteintes en cours de voyage, provienne soit de fortunes de mer, soit du vice propre, soit des faits du capitaine ou des gens d'équipage, soit enfin de ceux du propriétaire ou du chargeur, il ne l'est pas moins que le seul risque qu'on doive qualifier d'inhérent à la nature du contrat d'assurance, est celui qui provient de cas fortuits ou d'événements de force majeure (1).

Aussi n'est-ce que d'une manière exceptionnelle que la responsabilité de l'assureur peut s'é-

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 64. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XII, sect. XXXIX. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 862. — *Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, p. 3 : « Altera conditio hæc est ut assecuratores ad obligationis « præstationem non teneantur nisi maris infortunio damnum « expertum sit ; eaque conditio assecurationem aleatorium facit « contractum. »

tendre aux dommages occasionnés par le vice propre ou par la baratterie de patron ; et encore cette extension, à laquelle d'ailleurs certains assureurs refusent d'accéder (1), n'est-elle admissible qu'autant qu'elle est l'objet d'une convention expresse, à l'absence de laquelle, quoiqu'on ait prétendu le contraire (2), aucun fait ne pourrait suppléer.

Quant au dommage qui serait causé par le fait de l'assuré ou de son représentant, il ne peut jamais être à la charge de l'assureur (3), car il serait scandaleux que l'assuré fût autorisé à obtenir d'autrui une garantie quelconque contre les effets de son incurie, et souvent même de son dol; et cette garantie eût-elle, ... extraordinaire, été stipulée, la convention aux termes de

(1) Voy. ap. *Vaucher*, les polices d'assurances, d'*Alexandrie d'Egypte*, de *Cadix*, de *Lisbonne*, de *Marseille*, de *Nantes*, de *Paris*, de *Rouen*, de *Trieste*.

(2) Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. VII, art. 1, 2, 3, 4.

(3) Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VI, art. 27. — Code général des *Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 2119. — Codice civile universale per tutti gli stati ereditarj tedeschi della monarchia *austriaca*, art. 1288. — Code de commerce *français*, art. 352. — Police d'*Alexandrie* d'*Egypte*, ap. *Vaucher*. — *Roccus*, de assecurationibus, not. 22. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 425. — *Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, p. 91, 92.

laquelle elle aurait été promise serait radicalement nulle. *Pacta non sunt servanda quæ ad delinquendum invitant.*

101. — Du principe que le risque est de l'essence du contrat d'assurance, il résulte (1) que ce contrat est dépourvu de validité par exemple :

Lorsque le voyage est rompu, même par le fait de l'assuré, et que les marchandises sont débarquées avant que le risque ait pris naissance ;

Lorsqu'à l'époque de la signature de la police, les marchandises sont déjà arrivées au lieu de leur destination, ou bien que déjà elles sont perdues ou seulement avariées, s'il y a présomption qu'à cette même époque l'assureur avait connaissance de l'heureuse arrivée, ou l'assuré de l'existence soit de la perte, soit de l'avarie, présomption qui d'ailleurs cesse d'avoir lieu, lorsque l'assurance, ainsi que cela se pratique habituellement (2), est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles ;

Lorsque l'assurance est dépourvue d'aliment,

(1) *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. II, cap. XXXI, n° 5, p. 183 : « L'assicurazione è nulla dove non ci è materia « di pericolo. » — *James Kent*, Commentaries on American law, tom. III, p. 277.

(2) Voy. polices d'assurances d'*Anvers*, de *Bordeaux*, de *Marseille*, de *Nantes*, de *Paris* et de *Rouen*.

à raison de l'existence d'une ou de plusieurs assurances antérieures par lesquelles la totalité de la valeur des marchandises est couverte.

102. — Puisque le risque dont l'assureur se charge ne peut exister qu'autant que les marchandises qui font l'objet du contrat sont réellement expédiées (1), il faut que l'assuré justifie de leur mise à bord et de leur départ. D'où il suit que la clause en vertu de laquelle il serait dispensé de prouver l'existence de ces deux faits devrait être réputée illicite (2) par cela seul qu'elle pourrait recéler une gageure.

Non-seulement l'assuré ne peut pas être valablement affranchi de l'obligation de prouver *la réalité du chargé,* ainsi que celle de la mise en risque, mais il doit même s'empresser de faire connaître (3) à l'assureur, au moment du contrat, les diverses circonstances qui peuvent influer sur l'opinion que celui-ci est appelé à se former de la nature et de l'étendue du risque; et ses devoirs sur ce point sont tellement impé-

(1) *Anton. de Gamma,* Decisiones supremi senatûs Lusitaniæ, decis. CLXXXI, n° 2 : « Assecuratio mercium imponendarum in navi non valet si merces in eâ non sint impositæ. »

(2) *Baldasseroni,* delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 32, 36.

(3) Police d'assurance *d'Alexandrie* d'*Egypte*.

rieux (1) que toute réticence, toute fausse déclaration de sa part, vicie le contrat dans son essence.

103. — Enfin, aucune incertitude ne doit exister sur la durée du risque.

Cette durée se détermine, ou par les parties

(1) Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. IV, art. 12, 13. — Code de commerce *français*, art. 348 : « Toute réticence, toute fausse déclaration de la part « de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et « le connaissement, qui diminueraient l'opinion du risque ou en « changeraient le sujet, annulent l'assurance. — L'assurance est « nulle, même dans le cas où la réticence, la fausse déclaration « ou la différence, n'auraient pas influé sur le dommage ou la « perte de l'objet assuré. » — *Exposé des motifs* du livre II, titres IX et X du Code de commerce français, par MM. *Corvetto*, *Bégouen et Maret*, p. 44, 45 : « L'assureur a le droit de con- « naître toute l'étendue du risque dont on lui propose de se « charger ; lui dissimuler quelque circonstance qui pourrait « changer le sujet de ce risque ou en diminuer l'opinion, ce se- « rait lui faire supporter des chances dont il ne voulait peut- « être pas se charger, ou dont il ne se chargerait qu'à des con- « ditions différentes ; ce serait en un mot le tromper. Dès lors, « le consentement réciproque, qui seul peut animer un contrat, « viendrait à manquer. Le consentement de l'assuré se porterait « sur un objet et celui de l'assureur sur un autre ; les deux vo- « lontés marchant dans un sens divergent ne se rencontreraient « pas, et il n'y a cependant que la réunion de ces volontés qui « puisse constituer le contrat. » — Arrêts de la cour royale de Bordeaux, du 4 fructidor an VIII, de la cour royale d'Aix, des 8 octobre 1813 et 14 avril 1818 (Rec. alphab. de M. *Dalloz*, v° *assurance*, p. 61, 62, 64). Arrêt de la cour royale d'Aix, du 9 février 1830 (Rec. périod. de M. *Dalloz*, année 1830, part. II, p. 232).

elles-mêmes (1), qui sont libres d'établir à cet égard telles conventions que bon leur semble, ou, dans le silence des parties, par les lois et par les usages. Les unes et les autres (2) font généralement courir le risque depuis le moment auquel les marchandises ont été chargées, soit à bord du navire, soit dans les gabarres ou allèges pour y être portées, jusqu'à celui de leur mise à terre à bon sauvement, là où finit le voyage.

(1) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I, nos 89, 126. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LII, p. 185.

(2) Code maritime de *Suède* de 1667, part. VI, chap. VII, § 1. — Statut de *Riga*, de 1672, tit. VII, art. 1. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. V, art. 13, et tit. VI, art. 5. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. VI, art. 7. — Ordonn. d'assurance de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 46, 47. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. V, art. 11. — Ordonn. d'assurance d'*Amsterdam* de 1744, art. 5. — Code de commerce *français*, art. 328, 341. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 871. — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 169.

SECTION TROISIÈME.

DE LA PROMESSE FAITE PAR L'ASSUREUR DE RÉPARER LE DOMMAGE CAUSÉ PAR L'ÉVÉNEMENT DU RISQUE.

SOMMAIRE.

104. — Le contrat d'assurance maritime est doué d'une nature qui lui est propre.
105. — Véritable nature des engagements de l'assureur.
106. — Première conséquence qui se déduit de la nature de ces engagements.
107. — Seconde conséquence.

104. — Il n'est sorte de recherches minutieuses, d'argumentations étendues et de rapprochements laborieux auxquels la plupart des anciens auteurs, et particulièrement les jurisconsultes italiens, ne se soient livrés pour démontrer l'existence de l'affinité plus ou moins grande que, selon eux, le contrat d'assurance avait soit avec le louage, la société, le mandat, l'échange, soit surtout avec la vente (1); mais il

(1) *Lucii Ferraris* Prompta bibliotheca, tom. I, v° *assecuratio*, n° 2. — *Perezi*, prælect. in lib. XI, cod. tit. v. — *Ansaldus*, Discursus legales de commercio et mercatura, disc. XII, n° 4 : « Communiùs tamen ac propriùs comparari solet « emptioni periculi, quod respectivè vendi dicitur ab assecu- « rato, ejusque regulis et naturâ assecuratio prorsùs informa-

suffit de remonter aux vrais principes pour reconnaître que cette affinité est complètement chimérique.

En effet, doué d'une nature qui lui est propre (1), le contrat d'assurance répugne par son individualité même à chacune des assimilations dont il a été l'objet.

105. — L'idée la plus simple qu'on puisse se former de lui est celle d'un contrat d'indemnité (2).

« tur. » — *Straccha*, Tractatus de assecurationibus, *glossa* VI, n° 3 : « Contractus iste similis est emptioni, ut meritò inspi- « ciatur tempus, quo pretio periculum emitur, etc., etc. » — *Decisiones rotæ Genuæ*, decis. III, n° 28 : « Est enim contrac- « tus iste emptionis et venditionis, seu emptioni assimilatur cùm « sit innominatus, facio ut des, vel do ut facias, ratione pretii « quod datur; quia qui assecurationem facit, propter pretium « dicitur emere eventum periculi. » — *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 13 : « Assecuratio assimilatur autem « emptioni, ratione pretii quod datur; quia qui assecurationem « facit propter pretium, dicitur emere eventum periculi. » — *Lessius*, de justitiâ et jure, lib. II, cap. XXVIII, dubitatio IV, n° 24 : « Est contractus similis emptioni et venditioni; qui enim « pretio assecurat, videtur vendere suam obligationem, quâ se « obligat ad solvendam rei æstimationem in eventum quo pe- « rierit, et alter hanc videtur emere. »

(1) *Cocceius* ad *Grotium*, de jure belli ac pacis, lib. II, cap. XII, § 23, note A. — *Stypmann*, Jus maritimum, pars IV, cap. VII, nos 161, 166. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. I, sect. II.

(2) Code général des *Etats prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 1983. — *Grotius*, de jure

L'assureur prend à sa charge les risques auxquels se trouve exposée la propriété d'autrui (1),

belli ac pacis, lib. II, cap. XII, § 3. — *Stypmann*, Jus maritimum, pars IV, cap. VII, nos 5 et 262. — *Binkershoek*, Quæstiones juris privati, lib. IV, cap. V, p. 389. — *Loccenius*, de jure maritimo et navali, lib. II, cap. V, n° 4 : « Adsecuratio « est stipulatio vel cautio idonea de præstandâ indemnitate rei « vel sortis alienæ circà casus fortuitos pro certo periculi « pretio. » — *Guidon de la mer*, chap. I, art. 1 : « Assurance « est un contract par lequel on promet indemnité des choses « qui sont transportées d'un pays en autre, spécialement par la « mer, et ce par le moyen du prix convenu à tant pour cent, « entre l'asseuré qui fait ou fait faire le transport et l'asseu- « reur qui promet l'indemnité. » — *James Kent*, Commentaries on American law, tom. III, p. 253 : « Marine insurance « is a contract whereby one party for a stipulated premium, « undertakes to *indemnify* the other against certain perils or « sea risks, to which his ship, freight and cargo, or some of « them may be exposed, during a certain voyage, or a fixed « period of time. »

(1) *Marquardus*, Tractatus politico-juridicus de jure mercatorum et commerciorum singulari, lib. II, cap. XIII, n° 3. — *Strykius*, Opera omnia, tom. I, disput. XI, de jure navium, cap. IV, n° 59 ; tom. V, disput. XI, cap. VII, n° 203 et suiv. — *Grotius*, de jure belli ac pacis, lib. II, cap. XII, §§ 3, 28. — *Lessius*, de justitiâ et jure, lib. II, cap. XXVIII, dubit. IV, n° 24. — *Loccenius*, de jure maritimo et navali, lib. II, cap. V, nos 1, 3. — *Gibalinus*, de universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica, tom. II, lib. IV, cap. XI, art. I, n° 1. — *Santerna*, de assecurationibus, pars I, n° 2. — *Leyseri* Meditationes ad Pandectas, ad lib. XXII, tit. II, tom. IV, p. 940. — *Lauterbach*, ad Pandectas, tom. II, p. 217. — *Corvinus*, ad cod. lib. XI, tit. VI, de naufragiis, tom. II, p. 92. — *Joh. Gottlieb Heineccius*, Elementa juris Germanici, lib. II, tit. XV, § 436. — *Lucii Ferraris* Prompta bi-

il se met à la place de l'assuré (1), il contracte l'engagement de le dédommager du préjudice qu'il aura souffert (2); et c'est sous ce rapport que, tout en refusant de lui accorder, parce-qu'elle est fausse, la qualification de *emptor periculi*, dont maintes fois on l'a emphatiquement décoré (3), nous lui concédons du moins, comme empreintes d'une certaine justesse, celles de *promissor securitatis* (4), *aversor periculi* (5), *relevator indemnitatis* (6).

bliotheca, tom. I, v° *assecuratio*, n° 1. — *Stypmann*, Jus maritimum, pars IV, cap. VII, n°s 262, 263. — *Kuricke*, Diatriba de assecurationibus. — Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VI, art. 1. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LII, p. 184 : « Si propone da notarsi in questa « materia, che il contratto d'assicurazione non è altro che « un' assunzione dei pericoli sopra la roba altrui. »

(1) *Büsch*, Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung, tom. II, p. 64 : « Das Wesentliche des assecuranz-contracts « liegt in diesen worten : *wir sezen uns vollig in den plaz des* « *assecurirten*. »

(2) *Kuricke*, Diatriba de assecurationibus. — *Roccus*, de assecurationibus, not. 1 : « Assecuratio est contractus quo quis « alienæ rei periculum in se suscipit, obligando se sub certo « pretio ad eam compensandam si illa perierit. »

(3) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. III, n° 1; disc. X, n° 39 et suiv.

(4) *Roccus*, de assecurationibus, not. 22.

(5) *Loccenius*, de jure maritimo et navali, lib. II, cap. V, n° 10.

(6) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. X, n° 39.

En un mot, ce à quoi l'assureur sur marchandises s'engage, c'est uniquement à fournir à l'assuré le montant de la valeur dont il se sera trouvé dépouillé, soit par la perte totale ou partielle, soit par la détérioration de ses marchandises, soit même par les dépenses faites pour les préserver ou sauver, en lui donnant droit, selon qu'il y aura perte ou seulement avarie, au remboursement intégral ou partiel de la somme représentative de la valeur qu'avaient les objets assurés, au temps et au lieu du départ.

De là deux conséquences importantes à déduire.

106. — La première est que l'assureur sur marchandises ne doit jamais être passible envers l'assuré du remboursement du frêt dû pour le transport des objets assurés, ni des droits acquittés ou des frais faits, au lieu de destination, de quelque nature que soient les uns et les autres, car jamais il n'entend les prendre à sa charge quand il souscrit une assurance sur marchandises seulement, et de fait, pour aucuns, il ne reçoit de prime (1).

(1) *W. Benecke* (Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure sur navires et marchandises, tom. I, p. 93) dit en parlant d'un contrat d'assurance sur marchandises, dans lequel on se réfère au coût

107. — La seconde conséquence est que l'assureur sur marchandises doit être dénué de tout intérêt dans le fait de la hausse ou de la baisse du marché au lieu de destination (1), puisque

primitif : « L'assureur ne peut être responsable des pertes sur « le fret et les frais qu'autant qu'il en a retiré une prime. En « effet, le fret et les frais payables au port de déchargement « étant de leur nature entièrement distincts de la valeur pre- « mière des marchandises, et pouvant être différemment at- « teints par les événements du voyage, il serait presque aussi « absurde de dire qu'ils sont comme un objet ordinaire, com- « pris dans l'assurance des marchandises parcequ'ils sont expo- « sés en risque en même temps qu'elles et par la même per- « sonne, que de prétendre que si la même personne a deux es- « pèces différentes de marchandises dans un même navire, l'as- « sureur de l'une doit aussi courir le risque de l'autre. Celui-ci « ne doit jamais répondre que de ce qui lui a valu une prime, « et il y aurait injustice manifeste à le rendre garant du fret « et des frais lorsqu'il ne perçoit de prime que sur les marchan- « dises. »

(1) *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 200, 201. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. IV, p. 163. — *Weskett*, A complete digest of the theory, laws and practice of insurance, v° *average*, n° 10 : « It is a decided « point that an insurer has nothing to do with any conjuncture « of the market, or profit on the goods, nor ought to contri- « bute more in the calculation towards the loss on them, than « what they lost, or were valued at in the policy, or what he « has insured upon them. » — *Jose Ferreira Borges*, Commentarios sobre a legislaçaô Portugueza acerca d'avarias, p. 58 : « Os seguradores n'apolice ou se obrigaraô por un valor « desde logo convencionado, ou por una especie cujo valor « tinha por base ò seu primeiro custo e despezas incursas até « à chegada à um certo logar. Elles naô se responsabilizaraô

ce n'est jamais le montant de la valeur qu'auraient eue les marchandises dans ce lieu, qu'il doit payer à l'assuré, mais uniquement le montant de la valeur réelle au moment du contrat (1), valeur qui ne se compose que du prix coûtant, des frais faits et des droits payés jusqu'à la mise à bord. En d'autres termes, quelle que soit, à cet égard, la latitude accordée par certaines législations (2), ses engagements ne doivent jamais s'étendre à la garantie d'un *profit espéré* (3).

« pela fluctuacaô do mercado do destino : elles naô apostaraô, « seguraraô : obrigaraô-se a indemnizar um valor determinado « ou determinavel sobre bases certas : naô fizeraô nem convencionaraô que elle dependeria d'eventos futuros : partiraô de « factos passados, independentes de nenhum caso posterior. « Tal è o contracto de seguro : taes devem ser por tanto os « seus effeitos. »

(1) Editto del re di *Sardegna*, 30 agosto 1770, cap. V, art. 18.

(2) Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. III, art. 2. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XXII, art. 8. — Ordonn. d'assurance d'*Amsterdam* de 1744, art. 17. — Ordonn. d'assurance de *Suède* du 20 octobre 1750, part. I, chap. III, art. 1; chap. VII, art. 8. — Code général des *Etats prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 1991. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 285, 286. — *James Kent*, Commentaries on American law, tom. III, p. 271.

(3) Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VI, art. 15. — Ordonn. d'assurance de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 28. — Réglement de *Copenhague* du 1er juillet 1746 sur les

Nous trouverons plus d'une fois, dans la troisième partie de cet ouvrage, l'occasion de revenir sur les deux principes que nous venons de formuler, car ils dominent la matière du réglement des avaries particulières sur marchandises, et sont, à ce titre, féconds en applications.

assurances, art. 3. — Code de commerce *français*, art. 347. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 885. — *Cornelii van Binkershoek*, Quæstiones juris privati, lib. IV, cap. v, p. 389 : « Factæ sunt leges de assecurationibus ut fraudi-« bus occurratur, et nisi has religiosissime custodiamus, nequi-« tiis et fraudibus aperitur janua. Factæ sunt præterea ut as-« securati serventur indemnes, non ut lucrum faciant, atque « ita non ut de lucro quod duntaxat sperant, sint certiores. « Lucrum quod speratur, utique incertissimum est, damnum « quod emergit, sciri potest, lucrum cessans sciri non potest. « Quare rationem habet summam ut pro illo fidejussorem ac-« cipiamus, pro hoc non etiam. »

SECTION QUATRIÈME.

DE LA PRIME, OU DU PRIX OFFERT A L'ASSUREUR EN COMPENSATION DU RISQUE QU'IL PREND A SA CHARGE.

SOMMAIRE.

108. — Nécessité de l'existence d'une prime dans tout contrat d'assurance.

109. — Nature de la prime en général.
110. — De l'époque à laquelle elle doit être fournie.
111. — Du taux auquel elle peut être établie.

108. — Si, lors d'une expédition par voie de mer, une personne s'engageait à réparer gratuitement le dommage que des marchandises subiraient en cours de transport, il y aurait dans une convention de ce genre une véritable donation conditionnelle (1), et non pas un contrat d'assurance.

En effet, il est de la nature de ce contrat d'être intéressé de part et d'autre ; en d'autres termes, si l'assureur prend à sa charge le risque qui affecte la propriété d'autrui, ce n'est qu'à la condition de trouver, dans une prestation déterminée (2), le dédommagement des chances onéreuses auxquelles il consent à se soumettre.

(1) Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 1935. — *Lucii Ferraris* prompta bibliotheca, tom. I, v° *assecuratio*, n° 2. — *Gibalinus*, de universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica, tom. II, lib. IV, cap. XI, art. 1, n° 1. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. II, § 2, p. 6. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. III, sect. XI. — *Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, p. 40 : « Si quis sine præmio maris pericula fide suâ jusserat, inita « conventio donationis vel fidejussionis naturam induisse vide- « retur. »

(2) *Guidon de la mer*, chap. I, art. 1. — *Loccenius*, de

109. — Cette prestation qui, dans la majorité des cas, se fait en numéraire, bien que d'ailleurs elle pût valablement consister en autre chose (1), a depuis longtemps reçu le nom de *prime*, soit à raison de son caractère rémunératoire (*præmium*), soit à raison du soin qu'on prenait originairement de l'effectuer avant tout (*primò*), et au moment de la signature de la police (2).

jure maritimo et navali, lib. II, cap. v, n° 3. — *Gibalinus*, de universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica, tom. II, lib. IV, cap. xi, art. 1, n° 6 : « Hujus contractûs (assecurationis) æquitas ostenditur à priori. In eo siquidem servatur omnimoda æqualitas inter contrahentes, qui « æquali lucro et damno exponuntur; assecurans quidem sol« vendi majus interesse pro minori aut lucrandi totum illud « minus interesse : dominus autem rei assecuratæ amittendi « pretium quod solvit, aut obtinendi pro illo longe majus inte« resse ab assecuratore. Atque ita fit commutatio unius peri« culi ac commodi cui unus se exponit pro periculo alio ac com« modo, cui alter se exponit, atque ità servatur æqualitas pro« portione quâdam, spectatis utrimque variis circumstanciis « occurrentibus. » — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 81 : « Il premio è una parte essenziale del « contratto, perche è quel lucro che stá in correspettivitá del « risico. »

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 81. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. III, sect. x. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 88 : « Consistit « verò hoc præmium in numeratâ pecuniâ. Verùm in puncto « juris veriùs est quod præmium et in aliâ re consistere queat « si partes velint. »

(2) *Cleirac*, sur le chap. XXI, art. 4, du Guidon de la mer.

Elle constitue en réalité *le prix du risque* (1), ou, pour rappeler une dénomination qui maintenant est à peu près tombée en désuétude, *le coût de l'assurance* (2).

110. — De ce principe, du reste parfaitement juste, on se croyait jadis autorisé à conclure que le contrat d'assurance n'existait point tant que la prime n'avait pas été payée (3). De là l'ha-

— *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 81. — *Aubin*, Dictionnaire de marine, v° *prime*. — Collection de décisions nouvelles, par MM. *Camus*, *Bayard* et *Meunier*, tom. II, v° *assurance*, p. 493.

(1) *Lauterbach*, ad Pandectas, tom. II, p. 217. — *Strykius*, Opera omnia, tom. IX, disput. XVII, part. I, cap. IV, n° 6. — *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 20. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 86. — *Stypmann*, Jus maritimum, pars IV, cap. VII, n°s 354, 355. — *Kuricke*, Diatriba de assecurationibus. — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n°s 8, 83. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 81. — *Backer*, Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est, p. 40 : « Præmium enim « quod assecuratus assecuratori solvit, periculi pretium est. »

(2) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 9; chap. XV, art. 15, 16. — Statut civil de *Gênes*, du 16 décembre 1588, liv. V, chap. XVII. — Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VI, art. 3, 6, 20. — Code de *Danemarck*, de 1683, liv. IV, chap. VI, art. 8. — Code de commerce *français*, art. 332, 342. — Código de comercio *Español*, de 1829, art. 852.

(3) Ordenanzas de *Barcelona* sobre los seguros maritimos, ann. 1435, art. 11 : « Item ordonaren los dits consellers è pro- « homens, que tots è sengles qui faran assegurar, hajen è sien « tenguts donar obra ab acabament de pagar complédament

bitude assez généralement répandue d'en verser le montant à l'assureur, au moment de la signature de la police (1).

Mais vint un temps où, tout en respectant la légitimité de cette habitude, envisagée en elle-même, on commença à reconnaître le défaut de justesse de l'opinion qui l'avait dictée, et l'avantage qu'il pouvait y avoir, à mesure que s'affermissait le crédit commercial, à accorder aux assurés un certain délai pour payer le prix du risque (2). Telle fut l'origine (3) des billets connus sous le nom de *billets de prime*, dont l'usage est aujourd'hui généralement répandu.

111. — Il est indispensable, dans tout contrat d'assurance, non seulement qu'une prime existe, mais en outre que les parties s'expliquent avec

« è de fet tantost en l'acte de la seguretat à cascun assegurador « los preus de las seguretats; de la qual paga haie apparer en « la carta ò scriptura quis fara de la seguretat; axi que la dita « seguretat no haja eficacia ne valor, ne per lo assegurat ne « per lo assegurador trosus è lavors com lo preu de la segure- « tat sera pagut è rebut, e no abans. » — Otras ordenanzas de *dicha ciudad*, ann. 1458, art. 11; ann. 1484, art. 15. — Statut de *Florence* du 28 janvier 1523, art. 6. — Code maritime de *Suède*, de 1667, part. VI, chap. XI. — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LII, p. 194.

(1) *Santerna*, de assecurationibus, pars III, n° 22.

(2) Ordonn. de *Philippe II*, promulguée à *Valladolid*, le 14 juillet 1556, art. 11.

(3) *Guidon de la mer*, chap. XV, art. 16.

précision sur le taux auquel elles veulent l'établir.

A peine devient-il nécessaire d'ajouter que le taux des primes se diversifie selon la nature et l'étendue des risques, et que la saine appréciation de ces derniers constitue l'une des parties les plus délicates de la science de l'assureur.

TITRE TROISIÈME.

DE LA MANIÈRE DONT SE PROUVE L'EXISTENCE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES, ET DES ÉNONCIATIONS QUE CE CONTRAT DOIT RENFERMER.

SOMMAIRE.

112. — Division de la matière.

112. — Il ne nous reste plus, après avoir exposé les éléments constitutifs du contrat d'assurance maritime sur marchandises, qu'à faire connaître de quelle manière se constate son existence, et quelle est la généralité des énonciations qu'il doit contenir.

En d'autres termes, nous devons nous occuper tant de la forme externe que de la forme interne de ce contrat.

Le présent titre se divisera en deux sections, qui seront consacrées à l'examen de chacune de ces formes.

SECTION PREMIÈRE.

DE LA FORME EXTERNE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

113. — Avantages de la preuve par écrit, en matière d'assurances maritimes.
114. — Des caractères extérieurs de la police d'assurance.

113. — Dans le droit commun, les preuves externes de l'existence des divers contrats se divisent en preuves écrites et en preuves non écrites.

La supériorité des premières sur les secondes, qui déjà, eu égard à l'utilité qu'elles présentent, se dessine avec netteté, tant dans le cours des affaires civiles que dans celui des affaires commerciales, devient incontestable en matière d'assurances maritimes, là où les conventions des parties, bien qu'existant sans doute, indépendamment des éléments de preuve destinés à les constater (1), demeureraient néanmoins

(1) *Cod.* de pactis, L. 17. — *Cod.* de probationibus, L, 12. — *ff.* de fide instrumentorum, L. 4 : « Fiunt scripturæ ut, quod « actum est, per eas faciliùs probari possit : et sine his autem « valet, quod actum est, si habeat probationem. »

en maintes circonstances à l'état d'abstractions insaisissables, et dès lors dépourvues de force, s'il n'intervenait une rédaction écrite qui témoignât de la réalité de leur existence.

Ce n'est pas seulement de nos jours que cette vérité a été généralement sentie. Voici, en effet, ce que l'expérience nous enseigne à cet égard.

Un temps exista, durant lequel les négociants, aimant à se mouvoir dans la large sphère du droit commun, sans cependant apprécier toujours convenablement l'opportunité des mesures dictées par leurs véritables intérêts, eurent à peine recours à l'emploi d'une rédaction écrite, en fait d'assurances maritimes. C'est ce dont nous informe l'auteur du *Guidon de la mer* (1), en ces mots : « On en faisoit anciennement sans es-« crit, qui estoient dites en confiance, parce « que celuy qui stipuloit l'asseurance ne faisoit « ses pactions en escrit, mais se confioit en la « bonne foy et la prud'hommie de son asseureur, « supposant qu'il les escrivoit sur son livre de « raison. »

Mais à cette première habitude, que le peu d'étendue des opérations d'assurances, dans l'origine, pouvait d'ailleurs justifier jusqu'à un

(1) Chap. I, art. 2.

certain point, succéda une habitude diamétralement opposée ; c'est-à-dire qu'un excès de confiance, dont les résultats défavorables n'avaient pas tardé à se manifester, fit place à un excès contraire, à celui d'une défiance sous l'empire de laquelle on se jeta dans les rigueurs et les abus d'un système restrictif. Non seulement on refusa d'établir désormais l'existence du contrat d'assurance par un autre mode de preuve que celui de la preuve écrite (1), mais on ne voulut même plus accueillir cette dernière dans sa généralité ; car en frappant la preuve par acte sous seing privé d'une réprobation formelle, on déclara n'autoriser à l'avenir que la preuve par acte authentique (2).

Cette voie d'exclusion fut à son tour désapprouvée, et l'on sentit que la preuve par actes sous seing privé devait enfin être admise.

(1) *Guidon de la mer*, chap. I, art. 2.

(2) Ordenanzas de *Barcelona* para los seguros maritimes, hechas en 1458, art. 4 : « Item ordonaren que totes les seguretats se hajen à fer ab cartes publiques preses per notaris publichs de Barcelona è no pas ab polices ò albaraus è altres scriptures privades : è si seran fetes ab polices i altres privades scriptures directamente ò indirectamente, que tals seguretats, polices ò scriptures privades ipso facto sien nulles è de negun effecte. » — Ordenanzas de *dicha ciudad* hechas en 1484, art. 7. — *Guidon de la mer*, chap. I, art. 2. — Ordonn. de *Florence* du 28 janvier 1523, sur les assurances.

nouveau, concurremment avec la preuve par acte authentique(1).

Mais il fallait aller plus loin encore, et proclamer que l'existence du contrat d'assurance peut se démontrer, tant par la preuve non écrite que par la preuve écrite.

Nous devons avouer toutefois que si ce principe est vrai en théorie, il ne reçoit du moins, dans le cours des affaires maritimes, qu'une application excessivement rare. C'est qu'en effet, loin de pouvoir être établie avec netteté par tel ou tel mode de preuve indistinctement, l'existence du contrat d'assurance ne se manifeste, au contraire, à un degré complet d'évidence, que par la preuve écrite. Aussi a-t-on soin, de nos jours, de recourir, dans la presque totalité des cas, à l'emploi de ce genre de preuve.

114. — Il y a même plus : l'usage général des grandes places de commerce est de n'admettre, en fait d'assurances maritimes, d'autre preuve écrite que celle qui émane d'une classe spéciale d'officiers publics, dont le ministère offre aux

(1) Ordonn. de *France* de 1681, liv. III, tit. VI, art. 2. — Ordonn. de *Middelbourg*, du 10 décembre 1689, art. 8. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XXIII, art. 1. — Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, cap. XXII, art. 1, 2. — Code de commerce *français*, art. 332.

intéressés la double garantie du savoir et de l'expérience. Ces officiers publics, dont au surplus les attributions et les devoirs ont été de tout temps précisés par les lois, sont les courtiers d'assurance.

Ils sont chargés de clore et d'arrêter l'acte qui contient les conventions des parties.

Cet acte porte le nom de *police d'assurance* (1), *appodisia securitatis* (2), et est fréquemment désigné par les anciens auteurs sous les dénominations de *littera assecuratoria* (3), *instrumentum assecurationis* (4), *assecurationis charta* (5).

La police peut être rédigée payable *à ordre*, ou même *au porteur*. Une fois signée par l'as-

(1) Le mot *police* est d'origine italienne. Sa signification dans la langue de l'Italie, de même que dans les langues *française* (ordonnance de la marine de 1681, liv. I, tit. IX, art. 26; liv. III, tit. II, art. 1), et *espagnole* (Código de comercio Español de 1829, art. 235, 239, 418, 420, 598, 738, 740, 741, 742, 744, 812, 813, 815, 862), est celle d'un acte ou d'un billet constatant soit une convention, soit une promesse, soit une simple reconnaissance. On n'a presque jamais employé ce mot qu'en matière commerciale.

(2) Decisiones *Rotæ Genuæ*, decis. III.

(3) *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 2.

(4) *Cronius*, ibid., cap. VI, § 2.

(5) Decisiones *Rotæ Genuæ*, decis. CXXIX, n° 3.

sureur et close par le courtier, elle devient le titre de l'assuré, et par suite celui du cessionnaire auquel il la transmet par la voie de l'endossement, ou du porteur entre les mains duquel elle se trouve par le seul effet de la tradition.

Le besoin de célérité qui se fait sentir dans les affaires commerciales en général, et auquel participent les opérations d'assurances maritimes, a fait naître l'usage des polices imprimées, dans lesquelles on insère les clauses et conditions qui se reproduisent le plus fréquemment. Quant à celles qui ont un caractère spécial, approprié à la nature des faits et des circonstances sous l'empire desquels les parties contractent, elles sont écrites à la main. Les formules imprimées, contre lesquelles se sont élevées d'impuissantes prohibitions (1), sont presque partout d'une utilité qui doit l'emporter sur les désavantages qu'elles présentent; et c'est en consacrant de jour en jour l'emploi de ces formules, que les négociants et les législateurs (2) ont fait res-

(1) Sentences de l'amirauté de *France*, des 7 décembre 1757 et 19 janvier 1759, rapportées par *Valin*, comment. sur l'ordonn. de 1681, liv. III, tit. VI, art. 2, 20.

(2) Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. VI, art. 2. — Ordonn. d'assurance de *Hambourg* du 10 septembre 1731,

sortir la réalité des services qu'elles rendent.

tit. IV, art. 1. — Ordonn. d'assurance de *Suède* du 20 octobre 1750, part. I, chap. IV, art. 1. — Terminazione approvata con decreto del senato, li 13 febbrajo 1771. *Venezia.*

SECTION DEUXIÈME.

DE LA FORME INTERNE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

115. — Les énonciations que peut contenir une police d'assurance maritime sur marchandises sont de deux sortes.

116. — Des énonciations relatives aux quatre éléments constitutifs du contrat d'assurance.

117. — Des énonciations relatives aux conventions particulières de l'assureur et de l'assuré.

118. — Les conventions légalement formées et consignées dans le texte de la police deviennent la loi des parties.

119. — Elles peuvent être modifiées d'un commun accord dans *un avenant.*

120. — Texte d'une police renfermant les énonciations les plus usuelles en matière d'assurances maritimes sur marchandises.

115. — Après avoir parlé de la matérialité de l'acte dont la rédaction est destinée à prouver

l'existence du contrat d'assurance maritime sur marchandises, parlons de ce que cette rédaction doit renfermer.

A cet égard, il est exact de dire que les énonciations de toute police d'assurance maritime sur marchandises peuvent être de deux sortes. En effet, elles concernent ou les quatre éléments constitutifs du contrat que nous avons fait connaître, ou les conventions proprement dites et accessoires des parties. Dans le premier cas, elles sont indispensables; dans le second, elles sont purement facultatives.

Examinons successivement ces deux ordres distincts d'énonciations.

116. — Et d'abord, de ce que le contrat d'assurance dont il s'agit doit avoir pour objet une marchandise réellement existante, revêtue d'une certaine nature, douée d'une valeur positive, qu'une personne ait le droit de faire assurer, il résulte que la police doit énoncer :

1° La nature, et autant que possible, le genre, l'espèce, la quantité, le poids et la mesure de la marchandise assurée, sauf l'exception que nous avons fait connaître n° 61;

2° Sa valeur, ou au moins la quotité de la somme destinée à représenter cette valeur;

3° Le nom et le domicile de celui qui se fait

assurer, sa qualité de propriétaire, de mandataire ou de commissionnaire.

De la nécessité d'existence d'un risque, il résulte que la police doit spécifier :

1° La date du jour auquel elle est souscrite, avec la mention spéciale si c'est avant ou après midi;

2° Le nom et la désignation du navire;

3° Le nom du capitaine;

4° Le lieu dans lequel les marchandises ont été ou doivent être chargées;

5° Le port duquel ce navire a dû ou doit partir;

6° Les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger, ainsi que ceux dans lesquels il doit entrer;

7° L'époque à laquelle les risques doivent commencer, et celle à laquelle ils doivent finir.

De la nécessité d'existence d'un engagement souscrit par l'assureur, de réparer le dommage qui pourrait être causé, il résulte que la police doit contenir la mention de cet engagement, et être, à cet effet, revêtue de la signature de l'assureur.

Enfin, de la nécessité d'existence d'un prix offert à l'assureur, en compensation du risque qu'il prend à sa charge, il résulte que la police

doit mentionner le taux de la prime convenue et exprimer si elle a été ou non payée au moment du contrat, et en quoi elle a été fournie.

117. — Quant aux énonciations qui, loin de toucher à la substance du contrat, ne sont que l'expression des conventions particulières que l'assureur et l'assuré jugent à propos d'établir, nous n'avons rien de spécial à dire.

Nous énoncerons seulement que la plus grande latitude est laissée à cet égard aux contractants, et que toute clause ou convention qui n'est prohibée ni par la morale, ni par l'ordre public, peut être insérée dans la police.

Il fut un temps où les législateurs en certaines contrées (1) tentèrent d'imposer aux négociants l'obligation de se soumettre à des formules de police officiellement rédigées, en leur défendant d'y apporter aucune modification, à peine de nullité. Ce fut une de ces aberrations législatives malheureusement trop nombreuses dont le commerce eut à souffrir, puisqu'il est constant que quand ces formules ne renfermaient pas des dispositions qui fussent directement préjudiciables, elles avaient au moins le désavantage de gêner les opérations commerciales, par

(1) Ordonnances de Philippe II, pour *Anvers*, ann. 1563; pour *les Pays-Bas*, ann. 1570, art. 2.

cela seul qu'elles ne pouvaient pas prévoir toutes les conventions que, sous l'influence d'une foule de circonstances diverses, les assurés et les assureurs pouvaient avoir besoin d'établir.

Mais, il faut le reconnaître, ces entraves ne furent que passagères, et le principe de l'indépendance absolue des conventions légitimes triompha en matière d'assurances maritimes, de même qu'en toute autre matière.

118. — Il est, en effet, de principe, et tôt ou tard ce principe devait prévaloir, qu'une fois légalement formées et consignées dans le texte de la police d'assurance, les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites (1), et

(1) Decisiones *Rotæ genuæ*, decis. XXV, n° 1; decis. CII, n° 5 : « Verba assecurationis ponderanda sunt..... Certissimi « juris est quod ii contractus (*assecurationis*) recipiunt legem « à pactis et conventionibus. » — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I, n° 1 : « In materiâ assecurationis prin- « cipaliter inhærendum est verbis apocæ assecurationis; qui- « nimò hæc pro lege habenda sunt, nec ab his recedere debe- « mus, quia contrahentium voluntas meliùs haberi non potest. » — *Marquardus*, Tractatus politico-juridicus de jure mercatorum et commerciorum singulari, lib. II, cap. XIII, n° 16 : « Illa verò quæ inter mercatores usu et consuetudine invalue- « runt circà assecurationum negotia, catenùs attendenda sunt, « ut præcisè secundùm ea judicari debeat. » — *Aloysius Riccius*, Collectanea decisionum, pars IV, collect. 838, p. 429 : « In contractibus assecurationis inspici debet quid actum sit in- « ter contrahentes. »

que la plus stricte bonne foi doit présider à leur interprétation (1) et à leur exécution (2).

119. — Les conventions insérées dans la police peuvent être modifiées d'un commun accord, modification qui s'opère par un acte nommé *avenant* (3), et qui la plupart du temps est inscrit sur le corps de la police. Il est à remarquer que ce droit de modification n'est pré-

(1) *Arnold. Corvinus*, ad cod. lib. XI, tit. VI, de naufragiis, tom. II, p. 92. — *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I, n° 108. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 7. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XXII, art. 28, 29. — Code général *des Etats prussiens* du 5 février 1794, part. II, tit. VIII, sect. XIII, art. 2024. — *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. II, p. 183.

(2) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. I, nos 2, 3, 4, 5, 7 : « Iste contractus assecurationis est bonæ fidei, « et ideò requiritur in illo bona fides, non dolus, nec fraus, sed « solùm æquitas quæ est anima commercii. Et practicandus non « est cum juris apicibus et rigoribus, sed servandæ sunt mer- « catorum consuetudines eorumque styli ad publicam utilitatem « recepti; et ex stylo vel consuetudine, aut praxi mercatorum « assecurantium et assecuratorum iste contractus solet expli- « cari. »

(3) Un *avenant* est un acte qui porte : « *qu'advenant* un tel « jour, les parties ont corrigé ou modifié, ou même anéanti la « police d'assurance déjà faite. » (Voy. *Emérigon*, Traité des assurances, chap. II, sect. IV, n° 5.) Le mot *avenant* paraît être ancien, et l'usage du fait dont il implique l'idée l'est probablement plus encore. On trouve ce mot dans le texte d'un réglement de l'amirauté de Paris du 18 juillet 1759, cité par *Pothier*, dans son Traité du contrat d'assurance, n° 103.

cisément que la conséquence de celui de créer les conventions elles-mêmes.

120. — Il nous serait impossible de passer même très rapidement en revue toutes les clauses et conventions spéciales qui peuvent intervenir entre l'assureur et l'assuré; aussi nous bornerons-nous à donner une notion générale de quelques-unes des clauses et conventions les plus usuelles, inhérentes à peu près à chaque contrat d'assurance maritime sur marchandises, et de la manière dont se formulent les énonciations relatives aux quatre éléments précités, que nous avons qualifiés d'éléments constitutifs de ce contrat.

Pour cela, nous insérerons ici le texte d'une police d'assurance sur marchandises, actuellement employée *à Paris*, et qui nous paraît être, de toutes les polices en vigueur sur les diverses places de commerce de la France et de l'étranger, la mieux rédigée et la plus explicite.

Il est plusieurs polices extrêmement anciennes auxquelles s'attache un certain intérêt historique. Voici quelles elles sont et à quelles sources on peut en consulter les textes :

1° La police annexée à une ordonnance de *Florence* de 1523, sur les assurances (voy. *Biblioteca di gius nautico, tom. II, p.* 40, 41,

42, 43, et *la collection de lois maritimes de M. Pardessus,* tom. IV, p. 605 et suiv.);

2° Diverses polices annexées au document suivant : *Ordenanzas para los seguros maritimos que formaron el prior y consules de la universidad de mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegacion a las Indias occidentales, en* 1555. (*Voy.* CAPMANY, *Código de las costumbres maritimas de Barcelona,* append.);

3° Diverses polices annexées à l'ordonnance promulguée par Philippe II, à Valladolid, le 14 juillet 1556. (*Voy.* BALDASSERONI, *delle assicurazioni marittime,* tom. V.);

4° La police annexée à l'ordonnance de Philippe II, pour Anvers, de 1563. (*Voy. la collection de lois maritimes de M. Pardessus, tom. IV, p.* 93, 94, 95.);

5° — *Formula assecurationis, die* 20 *octobris* 1567 (*ap. Straccha, tractatus de assecurationibus, introd., p.* 19);

6° La police annexée à l'ordonnance de Philippe II, de 1570, pour les Pays-Bas. (*Voy. la collection de lois maritimes de M. Pardessus, tom. IV, p.* 117, 118, 119.);

7° Une ancienne police transcrite par *Loccenius* dans son ouvrage intitulé : *De jure mari-*

timo et navali libri tres. Lib. II, cap. V, n° 6, *p.* 154, 155, 156;

8° Une police annexée au texte du *Guidon de la mer.*

Police d'assurance maritime actuellement en vigueur sur la place de Paris.

Courtier, M. Date N°

PLACE DE PARIS.

Navire *Somme assurée* F

Prime % F

Capitaine *Police* F 2

d

F

à

Article 1er. Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de routes, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baratterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

2. Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

3. Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures, confiscations, événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baratterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droits, lorsque le capitaine est de leur choix ; enfin ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

4. Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, du 1er octobre au 1er avril.

5. Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par allèges et gabarres de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tout transbordement au Hâvre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou avarie.

6. Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

7. Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs au lieu de sa destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime d'un pour cent par mois sur corps et de trois quarts pour cent sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

8. En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations ; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors les assureurs sont déchargés de tous risques, et ils ont droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

9. Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

10. Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police, faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs demi pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours et un quart pour cent pour ceux de cabotage.

11. Si l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, l'assureur a la faculté d'annuler la police, en conservant un quart pour cent à titre de droit de ristourne.

12. En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris

qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

13. Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

14. Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée ; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.

La portion de ces avaries, incombant au fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

15. Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour cent de la valeur assurée.

16. En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

17. En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

18. Il n'est admis, dans les réglements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer ; et tous les remplacements, fournitures et main-d'œuvre, à la charge des assureurs, supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant, cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de quinze pour cent sur les chaînes-cables en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au réglement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles, et dépendances, pendant la pêche et le

mouillage. De même dans les divers mouillages de l'Ile Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

19. Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents, leur demeurent étrangers.

20. Sont francs d'avaries particulières, les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de quinze pour cent de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR
Alun.	Merceries.	Alizari.
Beurre.	Orfèvrerie et Bijouterie fines.	Bijouterie fausse.
Bois.	Passementerie.	Cacao en futailles.
Brai et Goudron.	Pierres précieuses.	Café en sacs ou en balles.
Café en futailles.	Piment en sacs.	Charbon de terre.
Cannelle.	Poivre en sacs.	Colle en fût ou en caisse.
Cassia-lignea.	Quinquina.	Cordages non goudron.
Cire.	Rubans.	Cornes.
Clous de girofle.	Savon.	Cotons filés.
Cochenille.	Soies et Soieries.	Curcuma.
Cordages goudronnés.	Soufre.	Farine en barils.
Coton brut.	Suif.	Gingembre en fut.
Draps et autres étoffes de laine.	Thé.	Gomme en futailles.
Espèces monnayées.	Toileries et autres tissus de lin et de coton.	Riz en futailles.
Garance en futailles.	Vif-Argent.	Sellerie.
Indigo.	Verdet.	Sucre en futailles ou en caisses.
Laines lavées.		Tabacs en futailles.
Métaux.		

DIX POUR CENT SUR		QUINZE POUR CENT SUR
Amandes en futailles.	Liquides en futailles.	Cacao en vrac.
Amidon.	Noix de galle.	Graines en vrac.
Anis.	Papier et Librairie en caisses.	Légumes secs.
Cacao en sacs ou en balles.	Pelleterie.	Nitrates.
Café en vrac.	Poissons secs et salés.	Paille et foin.
Chanvre et lin.	Poivre et Piment en vrac.	Papier et Librairie en balles.
Crins et poils.	Potasse, Perlasse et Védasse.	Tourteaux.
Cuirs et peaux.	Riz en sacs.	
Ecorce de chêne.	Sel de Soude.	
Farine en sacs.	Soude.	
Fleur de soufre.	Sucre en sacs ou balles.	
Gingembre en sacs.	Sumac.	
Gomme en sacs ou en vrac.	Tabac en sacs ou en balles.	
Grains.	Teintures.	
Graines en barils ou sacs.	Toiles bleues dites Guinées.	
Gravures et lithographies.	Viandes salées.	
Laine Cachemire.		

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour cent.

La franchise de dix pour cent déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pour cent pour le long cours.

21. Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela, indépendamment des avaries particulières matérielles.

22. Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle et exempte de toute solidarité quelconque.

23. Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le réglement en a été opéré.

24. Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

25. En cas de paiement de perte ou avarie, avant l'échéance du billet de prime, les assureurs peuvent déduire de l'indemnité due par eux, le montant de ce billet, qui doit alors être admis comme comptant.

26. En cas de non paiement de la prime, constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

27. Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

28. Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

29. Toutes contestations sont jugées à la majorité par un tribunal arbitral composé de trois membres nommés par les parties. S'il y a désaccord pour la nomination du troisième arbitre, il sera désigné par les deux autres arbitres.

30. La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

31. Tous avis, communications, détails de chargements et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, au directeur, etc., etc.

Par l'entremise de M. , *Courtier Royal*

d'Assurances près la Bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent et moyennant la prime de

payable dans Paris

*M*** assure à N****

agissant pour, etc., etc.

TROISIÈME PARTIE.

DU RÉGLEMENT DE L'INDEMNITÉ DUE PAR L'ASSUREUR A L'ASSURÉ, EN CAS D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

SOMMAIRE.

121. — Transition des deux premières parties de l'ouvrage actuel à la troisième partie.
122. — Division principale de la matière.

121. — Nous avons jusqu'à présent examiné tour-à-tour les avaries particulières sur marchandises et le contrat d'assurance maritime. Nous devions exposer isolément, d'une part, ce que sont en elles-mêmes les premières, et de l'autre, quels sont les éléments de réparation

que le second présente, afin de pouvoir mieux faire ressortir plus tard le mode d'appréciation et la nature de l'indemnité que le dommage subi rend nécessaire.

La double tâche purement préparatoire que nous nous étions ainsi assignée, étant maintenant accomplie, nous allons, en appliquant désormais aux avaries particulières sur marchandises le contrat d'assurance maritime, essayer d'allier l'une à l'autre la première et la seconde partie de cet ouvrage, et étudier les effets qui résulteront de cette alliance.

Or, sur le seuil de la matière, et pour procéder d'un point de départ rigoureusement exact, il est essentiel de ne pas perdre de vue un principe dont l'importance a déjà été signalée, savoir : que l'engagement auquel, en fait d'assurances maritimes sur marchandises, l'assureur se soumet envers l'assuré, consiste à indemniser celui-ci du préjudice qu'il pourra souffrir dans sa propriété, en cas, soit de perte totale, soit de perte partielle, soit d'avarie des objets mis en risque.

Il suit de là que, dans chacun de ces cas, l'assuré est fondé à diriger contre l'assureur une action en réparation du dommage qu'il éprouve.

Ceci posé,

1° Quelle est spécialement, en cas d'avaries particulières sur marchandises, la nature de cette action ?

2° Ne faut-il pas que, pour pouvoir l'intenter utilement, l'assuré en subordonne l'exercice à la production de diverses preuves relatives à la réalité et à l'étendue du dommage dont il allègue l'existence ?

3° Tout en devant reposer sur le mérite de ces preuves, l'appréciation du dommage ne se trouve-t-elle pas elle-même soumise à des règles particulières dont la stricte observation est seule capable de déterminer le montant de l'indemnité que l'assureur doit fournir ?

4° A quelle époque l'assureur peut-il être contraint d'effectuer le paiement de l'indemnité par lui due, et quels sont les effets de ce paiement ?

5° Enfin, si des contestations s'élèvent sur les obligations et les droits respectifs des contractants, par quelle juridiction et comment doivent-elles être tranchées ?

Telles sont les questions générales que nous nous proposons d'examiner dans la troisième partie de cet ouvrage.

122. — Cette troisième et dernière partie sera divisée en cinq titres.

Nous nous occuperons :

Dans le premier titre, de la nature de l'action qui appartient à l'assuré, en cas d'avaries particulières sur marchandises;

Dans le deuxième titre, de la production des preuves qui doivent précéder ou accompagner l'exercice de cette action, ainsi que des exceptions qui peuvent être invoquées par l'assureur;

Dans le troisième titre, de la manière de procéder au réglement des avaries particulières sur marchandises;

Dans le quatrième titre, du paiement de l'indemnité et de ses effets;

Dans le cinquième titre, de la juridiction devant laquelle doivent être portées les contestations entre l'assureur et l'assuré, relatives aux avaries particulières sur marchandises.

TITRE PREMIER.

DE LA NATURE DE L'ACTION QUI APPARTIENT A L'ASSURÉ, EN CAS D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

123. — De l'action *d'avarie*.
124. — De l'action *en délaissement*.
125. — L'action *d'avarie* seule dérive de la nature du contrat d'assurance.
126. — De l'époque à laquelle l'action *d'avarie* doit être exercée, en matières d'avaries particulières sur marchandises.
127. — En quoi consiste l'exercice de cette action.
128. — De certains actes qui interrompent la prescription en cette matière.

123. — Tout dommage causé par l'événement du risque à l'assuré, propriétaire de marchandises, fait naître à son profit une action en indemnité contre l'assureur.

Cette action, revêtue d'un caractère purement

personnel, se nomme *action d'avarie,* dénomination qu'il eût été sans doute exact de n'appliquer qu'au cas dans lequel une avarie proprement dite eût existé, mais qu'il faut cependant, sous peine de tomber peut-être dans l'inexactitude en recourant à un néologisme, étendre tant au cas de perte partielle qu'à celui de perte totale, puisque c'est par application directe à chacun de ces trois cas qu'elle est employée dans les usages constants du commerce.

Par cela seul que le but unique de cette action est de faire obtenir à l'assuré la réparation du dommage subi, il y a lieu de dire qu'elle se déduit réellement de la nature du contrat d'assurance.

124. — Mais il ne peut pas en être de même d'une seconde action, dont il importe d'exposer en peu de mots le caractère et les effets, pour inférer, du contraste qu'elle présente avec l'*action d'avarie,* une conséquence destinée à démontrer la légitimité exclusive de cette dernière.

Lorsqu'on se réfère aux principes généraux du droit maritime en matière d'assurances sur marchandises, il est facile de reconnaître qu'une action à fin de paiement de l'intégralité de la

somme garantie par la police, ne doit appartenir à l'assuré qu'autant qu'il se voit irrévocablement dépouillé de sa propriété, c'est-à-dire dans le seul cas de perte totale de ses marchandises.

Aussi les plus sérieuses difficultés s'élèvent-elles dès qu'on cherche à concilier cette saine théorie avec un usage qui s'est établi sous l'empire d'une fausse appréciation de la nature et du but du contrat d'assurance, et que la plupart des lois commerciales ont néanmoins revêtu de leur sanction. Cet usage, dont l'origine paraît remonter aux premiers temps de la pratique des assurances maritimes, consiste à assimiler au cas de perte totale certains cas, tels en général que ceux *de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, d'arrêt par ordre d'une puissance étrangère, et de défaut de nouvelles pendant un temps assez long,* qui, tout en menaçant l'assuré d'être indéfiniment privé de ses marchandises, ne le laissent cependant pas d'une manière absolue sans espoir de les recouvrer. Le résultat de cette assimilation d'une perte totale éventuelle à une perte totale réelle et irrévocable, est de créer, au profit de l'assuré, la faculté exorbitante d'exiger, dans

chacun de ces cas, le paiement du capital représentatif de la valeur des objets réputés perdus, à la seule condition pour lui de transmettre à l'assureur son droit de propriété sur ces objets.

On nomme *délaissement* la transmission qu'il opère de la sorte, en même temps qu'il réclame le paiement du capital assuré, et *action en délaissement* celle qui tend à la réalisation de ce paiement.

Or, il est impossible de se refuser à constater que *l'action en délaissement* froisse les principes du contrat d'assurance, par cela seul qu'elle a pour effets inévitables et directs : d'abord de contraindre l'assureur à payer une indemnité par suite d'une présomption de perte, tandis qu'il ne devrait la payer que sur la preuve acquise de la réalité de cette perte; puis d'opérer à son égard une transmission de propriété des objets assurés, alors que cette transmission ne devrait pas exister, et enfin de faire tourner à son avantage ou à son préjudice le fait de la hausse ou de la baisse du marché au lieu de destination, quand il est certain que l'assureur sur marchandises doit toujours rester étranger à l'influence du cours de ce marché.

Néanmoins on conçoit jusqu'à un certain point que le désir de ne pas priver indéfiniment l'as-

suré du capital garanti par la police ait fait admettre le délaissement dans les divers cas que nous venons d'énumérer; mais cette considération ne peut même plus être invoquée dans un cas spécial que les lois et les coutumes maritimes ont cependant consacré comme donnant ouverture au délaissement. Ce cas est celui dans lequel la perte ou la détérioration des marchandises assurées s'élève aux trois quarts de leur valeur. Ici, l'existence du dommage est un fait constant, la quotité de ce dommage l'est aussi; l'exercice de l'action d'avarie devrait donc suffire pour mettre l'assuré en position d'obtenir l'indemnité à laquelle il peut prétendre.

125. — De ce court exposé, relatif au caractère et aux effets du délaissement, nous nous empressons de conclure que l'action d'avarie est la seule qui soit en harmonie avec la nature du contrat d'assurance maritime, puisqu'elle est la seule qui laisse à chacun des contractants la place que la nature des choses lui assigne.

126. — Il importe de remarquer, en ce qui concerne l'exercice de cette action dans le cas spécial d'avaries particulières sur marchandises, que si, d'une part, il est nécessaire qu'une latitude convenable soit accordée à l'assuré pour former contre l'assureur une demande en paiement

de la somme qu'il prétend lui être due par suite du dommage matériel que ses marchandises ont subi ou des dépenses extraordinaires qu'elles ont nécessitées en cours de transport, il ne faut pas, d'une autre part, que l'assureur puisse se trouver indéfiniment exposé à voir surgir des réclamations à cet égard.

Aussi les lois ont-elles pris soin de fixer un délai dans lequel l'assuré doit exercer son action, et d'attacher la déchéance par voie de prescription au défaut d'exercice de cette action dans le délai qu'elles ont déterminé.

Ce délai ne devait pas être celui de trente années, généralement établi par le droit commun en matière d'actions personnelles, car s'il eût pu préjudicier à des assurés peu soigneux de leurs intérêts, en contribuant à faire disparaître les éléments de preuve qu'ils eussent dû invoquer à l'appui de leur demande, il eût eu à l'inverse pour résultat de réduire les assureurs à l'impossibilité de justifier par des circonstances de fait dont le temps eût anéanti les traces, les exceptions à l'aide desquelles ils se fussent trouvés en position de repousser les demandes dirigées contre eux.

De là l'adoption d'un délai beaucoup plus court que celui de trente années, mais qu'on

peut considérer néanmoins comme suffisant pour la conservation des droits respectifs de chacune des parties qui figurent dans tout contrat d'assurance maritime sur marchandises.

On peut citer, parmi les plus anciennes ordonnances qui contiennent des dispositions formelles relativement au délai dans lequel doit être exercée l'action d'avarie, l'ordonnance de *Philippe II* pour *les Pays-Bas,* promulguée en 1563, dont l'article 17 du titre VII est ainsi conçu : « Quiconque croit avoir un droit acquis « en vertu d'un contrat d'assurance, sera tenu « de le faire valoir en justice, dans les quatre « ans, à partir de l'époque de la signature du « contrat, sous peine d'être déchu de son « droit. »

Des documents postérieurs contiennent aussi quelques dispositions sur la même matière. Tels sont notamment :

Le code maritime de *Suède,* de 1667, part. VI, chap XVII;

L'ordonnance d'assurance de *Suède* du 20 octobre 1750, part. III, chap. III, art. 1;

Le code de commerce *français* (art. 432), qui veut que toute action dérivant d'une police d'assurance soit prescrite après cinq ans à compter de la date du contrat;

Et enfin le code de commerce *espagnol* de 1829 qui reproduit (art. 997) l'article 432 du code précité.

127. — Ceci posé, à quels signes reconnaîtra-t-on l'exercice de l'action d'avarie? En trouvera-t-on les caractères, par exemple, dans une notification faite par l'assuré à l'assureur, de la nouvelle d'une avarie survenue; dans la production d'un projet de réglement du montant de cette avarie; dans une sommation à fin de nomination d'experts pour constater la nature et l'étendue du dommage, et dans d'autres actes analogues, qui d'habitude précèdent ou accompagnent une demande proprement dite? Non. Il n'y a réellement exercice de l'action d'avarie de la part de l'assuré, qu'autant qu'il forme en justice, contre l'assureur, une véritable demande en paiement de l'indemnité qu'il prétend lui être due.

128. — Si, d'une part, il est juste de dire que cette demande a pour effet direct d'interrompre la prescription de l'action à laquelle toute avarie particulière sur marchandises donne naissance, il faut admettre, de l'autre, que le même effet peut, aux termes du droit commun et du droit privé, être produit par quelques actes spéciaux. Ces actes sont : la reconnaissance que l'assureur

fait de sa dette envers l'assuré, par voie de correspondance, d'arrêté de compte ou d'offres réelles, la saisie que l'assuré pratique sur lui et qu'il lui signifie, enfin le commandement qu'il lui fait en vertu d'un titre exécutoire.

TITRE DEUXIÈME.

DES PREUVES DONT LA PRODUCTION DOIT PRÉCÉDER OU ACCOMPAGNER L'EXERCICE DE L'ACTION D'AVARIE, ET DES EXCEPTIONS QUI PEUVENT ÊTRE INVOQUÉES PAR L'ASSUREUR.

SOMMAIRE.

129. — Division principale de la matière.

129. — Toute demande, pour pouvoir être accueillie, doit reposer sur des preuves destinées à établir sa légitimité. D'un autre côté, toute demande peut, en certains cas, être repoussée par des exceptions tirées soit de la forme, soit du fond.

Ce double principe est applicable à l'exercice de l'action d'avarie, de même qu'à celui de toute autre action.

Nous examinerons dans une première section la nature et le mode des preuves que l'assuré doit présenter, en cas d'avaries particulières

sur marchandises. Nous nons occuperons dans une seconde section des exceptions dont l'assureur peut se prévaloir.

SECTION PREMIÈRE.

DES PREUVES DONT LA PRODUCTION DOIT PRÉCÉDER OU ACCOMPAGNER L'EXERCICE DE L'ACTION D'AVARIE.

SOMMAIRE.

130. — Du devoir imposé à l'assuré de communiquer à l'assureur, dès qu'il le peut, tous les renseignements qui depuis la formation du contrat lui parviennent sur le sort des marchandises mises en risque.
131. — De l'obligation à laquelle est soumis l'assuré de fournir, à l'appui de sa demande en indemnité, la preuve des faits qu'il énonce comme constitutifs du dommage.
132. — Cette preuve doit porter sur trois points génériques bien distincts.
133. — § I. — Preuve de la réalité du chargement et de la nature des marchandises assurées. — Foi due en général *au connaissement*.
134. — De certaines preuves particulières.
135. — § II. — Preuve de la valeur des marchandises chargées.
136. — § III. — Preuve de ce fait : que l'avarie est survenue dans le temps et le lieu du risque.

130. — L'assuré n'est pas seulement tenu de

faire connaître à l'assureur, au moment du contrat, toutes les circonstances qui peuvent influer sur l'opinion que celui-ci est appelé à se former de la nature et de l'étendue du risque, il doit en outre, lorsque le contrat a pris naissance et que le risque a commencé à courir, lui communiquer, dès qu'il le peut, ce qu'il a appris sur le sort des marchandises assurées. Par exemple, l'assuré est informé, ne fût-ce même que vaguement, que ses marchandises ont éprouvé des avaries ; il doit, à la réception de cette nouvelle, encore bien qu'il ne connaisse peut-être ni la nature, ni l'importance de ces avaries, transmettre à l'assureur l'avis qu'il a reçu, et, tout en lui faisant pressentir par là qu'il aura à diriger contre lui une demande en indemnité, le mettre en état de vérifier de suite la réalité des faits, et de prendre, s'il y a lieu, par lui-même ou par son correspondant, telles mesures conservatoires que de raison. Au moment où une communication de cette sorte s'effectue, l'assuré peut formuler toutes les réserves que bon lui semble pour l'exercice ultérieur de ses droits. La même faculté est accordée à l'assureur s'il suspecte la bonne foi de l'assuré, ou si, tout en le regardant comme sincère, il le croit induit en erreur, ou bien encore s'il présume que les avaries ont été

causées par des faits dont il n'est pas responsable.

Quant au mode de ces communications, il se diversifie suivant les temps, les lieux et les circonstances. Il n'y a pas de règle spéciale à établir à cet égard.

Quoi qu'il en soit, un point incontestable est que l'inaccomplissement du devoir de communiquer toutes les nouvelles reçues, rend l'assuré passible de dommages-intérêts envers l'assureur (1), dans le cas où celui-ci a, par suite d'une aussi grave incurie, éprouvé un préjudice réel, sauf, pour l'assuré, à se prévaloir des faits propres à démontrer que le retard ou le défaut de communication des nouvelles dont il s'agit n'a été le résultat d'aucune négligence de sa part, et sauf aussi pour lui, en tous cas, le maintien de son droit à l'indemnité.

(1) Ordonnance *d'Amsterdam* de 1744, sur les assurances et les avaries, art. 36. « Les assurés seront tenus de donner « connaissance aux assureurs de toutes les nouvelles qu'ils re- « cevront des navires ou des marchandises assurées, concer- « nant les malheurs, arrêts ou dommages qui pourront leur sur- « venir. — S'il arrive que les assurés manquent ou négligent de « faire ledit rapport aux assureurs, ils seront obligés de leur « bonifier tous les frais, dommages, intérêts causés par cette « négligence, lesquels frais seront réglés par les commissaires « comme ils aviseront bon être, suivant les circonstances ». — Voy. aussi une amplification de cet art. 36, en date du 28 janvier 1756.

131. — Vient un moment où, éclairé d'une manière définitive sur la perte qu'il a subie, l'assuré la fait connaître à l'assureur et lui en demande la réparation. C'est alors qu'il doit, pour que sa réclamation puisse être accueillie, fournir la preuve complète des faits qu'il énonce comme constitutifs du dommage.

Sa position de demandeur lui impose tellement le devoir de prouver la réalité des avaries qu'il allègue, que nous n'hésitons pas à qualifier de radicalement nulle toute convention aux termes de laquelle il serait établi que l'assureur s'est soumis par anticipation à la déclaration affirmative de l'assuré sur l'existence du dommage, et l'a dispensé de toute justification à cet égard. En vain objectera-t-on qu'une telle convention ne fera qu'intervertir les rôles, et que l'assureur sera toujours à même de repousser, par l'exception tirée de l'erreur, du dol ou de la fraude de l'assuré, la demande en paiement du prétendu dommage ; nous répondrons que réduire l'assureur à l'obligation de repousser la demande par des exceptions de ce genre, alors que pour faire reposer ces exceptions sur une base solide les faits lui manqueront la plupart du temps, ce sera compromettre ses droits, donner accès à une foule de contestations, et pardessus tout,

faire dégénérer le contrat d'assurance en une gageure. Il faut que chacun conserve la position qui lui est assignée par la nature des choses et que, par conséquent, dans tous les cas sans exception, l'assuré ne soit écouté qu'autant qu'il appuie sa demande de justifications et de preuves, dont au surplus il appartient toujours à l'assureur de discuter le mérite.

132. — Or, les preuves que l'assuré est contraint de fournir quand il exerce l'action d'avarie, doivent porter sur trois points distincts, savoir :

En premier lieu, sur la réalité du chargement et sur la nature des marchandises assurées ;

En second lieu, sur la valeur de ces marchandises ;

En troisième lieu, sur ce fait que l'avarie est survenue dans le temps et le lieu du risque.

Examinons successivement la preuve de chacun de ces trois points génériques.

---

§ I.

De la preuve de la réalité du chargement et de la nature des marchandises assurées.

133. — La preuve la plus péremptoire que

l'assuré soit en position d'offrir, tant de la réalité du chargement des marchandises que de leur nature, est celle qui se puise dans le texte du *connaissement* dont il est détenteur.

Le connaissement est un acte (1) qui, quelle que puisse être la forme dans laquelle on l'ait rédigé, soit à ordre, soit au porteur, soit au profit d'une personne dénommée, a pour objet principal et direct d'établir que le capitaine a reçu à son bord, d'une personne, des marchandises qu'il s'engage à remettre à une autre personne lorsque le navire aura atteint le port de destination. Cet acte, qui d'ailleurs doit être revêtu de la signature du capitaine et de celle du chargeur, énonce d'habitude la nature et la quantité, ainsi que l'espèce et la qualité des objets à transporter, leurs marques et numéros, le nom du chargeur, celui de la personne à laquelle

(1) *Guidon de la mer*, chap. XV, art. 7 : « Connoissement est « promesse particulière que fait le maistre du navire de la ré- « ception de telle et telle sorte de marchandise appartenant à tel marchand. » — Ordenanzas de *Bilbao*, de 1737, capit. XVIII, art. 34 : « El conocimiento es una obligacion particular « que un capitan ò maestre de navio otorga por medio de su « firma en favor de un negociante que ha cargado en su navio « algunas mercaderias, y otras cosas para llevarlas de un « puerto à otro, constituyendose à entregarlas à la persona que « se expressare en el conocimiento, ò á su orden, ò á la del « cargador, por el flete concertado antes de cargarse. »

l'expédition est adressée, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination, et enfin le prix du fret. Tout connaissement doit être fait au moins en quatre originaux dont un pour le chargeur, un pour le consignataire auquel les marchandises sont expédiées, un pour le capitaine et un pour les propriétaires du navire. Il est assez généralement d'usage que ces quatre originaux soient signés et délivrés dans les vingt-quatre heures qui suivent le chargement, contre la restitution des reçus provisoires.

En principe, un connaissement régulièrement dressé fait foi de son contenu entre toutes les parties directement intéressées au chargement, et même par voie d'analogie, entre ces parties et les assureurs. Ce principe se justifie notamment par la considération fort simple que le capitaine a le plus grand intérêt, en sa qualité d'intermédiaire responsable, à ne pas comprendre dans le connaissement d'autres marchandises que celles qu'il a réellement reçues, et dont il doit opérer la livraison entre les mains de qui de droit, au terme de son voyage.

Mais quelle que soit en général la foi due au connaissement, une restriction doit être admise en faveur de l'assureur. En effet, par cela seul

que le connaissement est rédigé hors de sa présence, et qu'il peut, même à son égard, être en certains cas le résultat d'une collusion entre l'assuré et le capitaine, il faut nécessairement envisager l'assureur comme toujours recevable à critiquer les énonciations de cet acte et à démontrer qu'elles sont frauduleuses ou tout au moins erronées.

On conçoit sans peine que ce droit de critique, particulièrement en ce qui concerne les faits de l'assuré, ait lieu de s'exercer, alors surtout que le connaissement contient la clause : *que dit être,* clause dont on trouve déjà quelques traces dans l'une des plus anciennes coutumes maritimes du moyen-âge (1), et dont le sens précis, pour quiconque, de nos jours, a recours à elle, est que le capitaine déclare implicitement qu'il a reçu du chargeur tant de sacs, de balles, de fûts, de caisses, etc., etc., sans avoir vérifié, ce qu'au dire de celui-ci, ils renferment, et que dès lors, s'il s'engage à les livrer dans le lieu de destination, en même nombre et en bon état extérieur, c'est sous la réserve positive de sa part, de ne garantir (2) ni la nature, ni la qualité, ni le

(1) *Consulat de la mer*, chap. CCXXXVI.

(2) *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. XXXI, p. 105, nos 3, 4, et p. 106. — *Valin*, Commen-

poids, ni la quantité, ni le bon état intérieur de leur contenu.

134. — Dans le cas, d'ailleurs fort rare, où un connaissement ne peut pas être produit, la preuve de la réalité du chargement et de la nature des marchandises assurées, se déduit de divers documents secondaires, tels entre autres que les livres, les factures, la correspondance, les expéditions de la douane, les attestations du capitaine et des gens d'équipage, sauf toujours le droit réservé à l'assureur de critiquer le mérite intrinsèque de ces divers éléments de preuve.

---

§ II.

Preuve de la valeur des marchandises chargées.

135. — Si, comme cela se pratique assez fréquemment, l'assuré n'a pas, à l'époque de la formation du contrat, administré la preuve de la valeur réelle des objets mis en risque, il doit du moins la fournir au moment où il réclame

taire sur le liv. III, tit. II, art. 2 de l'ordonnance de la marine de 1681. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XI, sect. V. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. II, p. 223, 224, 225, 226.

l'indemnité qu'il prétend lui être due par l'assureur.

Nous avons déjà fait connaître (1) quels sont les divers modes de preuve qu'il peut invoquer à cet égard; nous nous abstiendrons donc de reproduire ici les détails dans l'exposé desquels nous sommes entrés.

---

§ III.

Preuve de ce fait : que l'avarie est survenue dans le temps et le lieu du risque.

136. — L'assuré ne doit pas seulement prouver que ses marchandises ont subi un dommage; il doit en outre prouver que ce dommage est survenu dans le temps et le lieu du risque.

Ici les preuves deviennent plus rares et plus difficiles à administrer (2) que dans les deux cas génériques que nous venons d'examiner, puis-

(3) Voir ci-dessus n° 78 et suivants.

(2) *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, préf. p. 6 : « È indubitato che i casi occorsi in mare non possono verificarsi che con le prove privilegiate del mare : ma è altresì giusto che il privilegio non si ritorca in abuso a danno del terzo. »

que tout se passe d'habitude hors de la présence non-seulement de l'assureur et de l'assuré, mais même des représentants de l'un ou de l'autre, à une époque à laquelle les marchandises sont sous la direction du capitaine.

Cependant il existe à cet égard, un document duquel il est presque toujours possible de tirer soit directement, soit indirectement certaines preuves, ou au moins quelques indices. Nous voulons parler du rapport (1) que le capitaine, lors de son arrivée, est obligé de faire devant l'autorité compétente, et dans lequel il doit énoncer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les risques qu'il a courus, les dommages qu'il a éprouvés, les désordres survenus dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

La nécessité du rapport et celle de sa vérification ont été l'objet de diverses dispositions légales (2) à la sagesse desquelles on ne peut

(1) Dans les usages du commerce de la Méditerranée, cet acte se nomme assez généralement *consulat*. « ..... Consulatus, « à consulibus retineri solitis in portubus vel maritimis empo- « riis per nationes, vel mercatores, nomen recipit. » — « *Con- « solato*, perché si fa nei luoghi ò porti, avanti i consoli. »

(2) L. 2 et 3, Cod. de naufragiis. — Edit du roi de *France* concernant les ordonnances et réglements de la juridiction de l'admirauté, du mois de mars 1584, art. 24. — *Guidon de la*

qu'applaudir. Mais ce qu'on ne saurait trop énergiquement censurer, c'est la déplorable incurie qui, dans la pratique, préside souvent à l'accomplissement de cette double mesure. Nous aurions beaucoup à dire à ce sujet, si nous voulions entrer dans l'examen des faits les plus saillants et signaler, par exemple, les abus (1),

mer, chap. VIII, art. 1. — Ordonn. de *France*, du mois d'août 1681, liv. I, tit. x, et tit. xii, art. 7. — *Valin*, Comment. ibid. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XIV, sect. ii. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, capit. XXIV, art. 62. — Code de commerce *français*, art. 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 650, 651, 652.

(1) *Guidon de la mer*, chap. VIII, art. 1. « Cy-devant a esté « traité des *avaries*, rachapts, compositions et délais, en quoy « il a esté fait mention qu'il estoit besoin fournir d'attestations « valables, par lesquelles neantmoins il se commet de grands « abus, veu que, par le moyen d'icelles, les patrons des navires « rejettent tous les accidents sur la tourmente et cas fortuit, « pour affranchir leur nef de la contribution des avaries; mesme « les marchands chargeurs qui ont les maistres de navire à « leur dévotion, les font dresser à leur fantaisie; parquoy à l'a- « venir lesdits maistres ne seront croyables, ni leur équipage, « au simple *rapport* qu'ils font au premier bureau de leur des- « cente. — Mais, si la périelitation, naufrage, rachapt et com- « position, ou *avarie*, se peut faire attester par autres moyens « que par la déposition de l'équipage, ce sera le plus seur ; d'au- « tant que le témoignage de l'équipage est toujours suspect pour « la part qu'ils ont au fret. Toutefois, défaillant autre preuve, « faut considérer si des compagnons les uns sont au tiercement, « autres à loyer; la déposition de ceux qui sont au loyer sera « préférée et prise, sommation préalablement faite au facteur

parfois scandaleux, qui, en certaines régions, accompagnent l'interrogatoire du capitaine, des gens d'équipage et des passagers.

Le rapport n'est pas uniquement une mesure d'ordre public (1), à divers égards; il est en

« ou commissionnaire de celuy auquel appartient la marchandise, « à ce qu'il soit présent à la jurande, et luy sera licite *bailler* « *articles pour les examiner*. S'il n'y a facteur ou commission- « naire, sera tenu le maistre communiquer sa requeste au etc., « etc., pour y garder l'intérest des absents. — Si c'est le mar- « chand chargeur qui fait faire l'attestation à etc., etc., il fera « sommer les asseureurs de se trouver, ou procureur pour eux, « au jour prefix, à voir faire les attestations. Car, si le marchand « ou l'asseureur les veulent *débatre, requérir en faire d'autres,* « *ou recoler les témoins*, le juge ordonnera selon que le cas re- « querra ; mais il ne laissera à tirer outre sur la première in- « formation, à la provision pour le fret, ou sommes asseurées en « la forme cy-dessus dite. »

(1) Observations des tribunaux sur le projet du code de commerce français, tom. I, p. 278, 279. Observ. du tribunal d'appel de *Rouen :* « Les rapports intéressent bien moins le gouver- « ment que les commerçants, que tous ceux qui ont quelque re- « lation avec le commerce maritime. En effet, les capitaines de « navire sont des voituriers maritimes ; à ce titre, ils sont dépo- « sitaires nécessaires de la fortune publique. Le transport qu'ils « en font les expose, eux, leurs équipages, leurs navires et leurs « cargaisons, à des événements plus ou moins considérables, « qui, par leur cause ou par leur nature, produisent des effets « différents à l'égard des divers intéressés au navire et à la car- « gaison. — De là on doit pressentir la nécessité que les capi- « taines constatent les accidents qui leur surviennent pendant « le cours de leurs voyages, désignent les lieux où ils les ont « éprouvés, indiquent les causes de ces accidents, rendent « compte de la conduite qu'ils ont tenue à cette occasion, et des

outre, notamment en ce qui concerne l'assureur, une mesure d'intérêt privé. Aussi a-t-il été décidé (1) avec raison, en ce sens, « que si l'assu-
« reur s'oblige envers l'assuré à le garantir et
« indemniser des fortunes de mer, prenant ainsi
« le péril sur soi et se chargeant de l'événement,
« il doit trouver les garanties les plus étendues
« et les plus positives pour connaître si cet évé-
« nement ne serait pas le résultat de la fraude
« ou de quelque faute ; que c'est dans ce but que
« tout capitaine est tenu d'exposer dans son rap-
« port, toutes les circonstances remarquables de
« son voyage, les hasards qu'il a courus et les
« désordres arrivés dans le navire ; que cette
« obligation lui est prescrite non seulement dans
« l'intérêt de la navigation, mais par rapport
« encore à sa responsabilité, puisque cette res-
« ponsabilité, qui s'applique même aux fautes
« légères, ne cesse que par la preuve d'obstacles
« de force majeure, et que la conséquence d'une

« dommages visibles qui en sont résultés. Il est encore essentiel
« que ces rapports soient déposés et affirmés en justice, au lieu
« de la destination, même au premier port où le capitaine
« abordera, afin de saisir la vérité dans son premier jet ; car
« c'est sur ces rapports, vérifiés selon le besoin, que se règlent
« les droits et les risques de tous les intéressés. »

(1) Arrêt de la cour royale *d'Aix* du 10 décembre 1821. Voy. le rec. alphab. de *M. Dalloz*, tom. II, p. 82, 83, v° *assurance*.

« telle obligation est d'exposer aussi les faits « qui, dans son opinion, ont produit ou pu pro- « duire l'événement de force majeure, puisque « la preuve des faits contraires est réservée aux « parties. »

Ajoutons que si le rapport, alors seulement qu'il a été régulièrement vérifié, fait foi en faveur du capitaine, ce n'est néanmoins qu'autant que les énonciations qu'il contient ne se trouvent pas détruites par une preuve contraire, preuve que, du reste, l'assureur, de même que tout autre intéressé, est admis à fournir sans être pour cela contraint de recourir préalablement à la voie de l'inscription de faux.

SECTION DEUXIÈME.

DES EXCEPTIONS PAR LESQUELLES L'ASSUREUR PEUT REPOUSSER LA DEMANDE DE L'ASSURÉ EN PAIEMENT D'UNE INDEMNITÉ PAR SUITE DE L'AVARIE DONT CE DERNIER ALLÈGUE L'EXISTENCE.

SOMMAIRE.

137. — De la légitimité et de l'opportunité des exceptions auxquelles l'assureur peut recourir.

138. — Exception tirée du défaut d'exercice de l'action d'avarie dans un délai déterminé.
139. — Exception tirée du défaut de qualité de l'assuré pour exiger le paiement du montant de la perte.
140. — Exception tirée, soit du défaut de mise en risque des objets assurés, soit d'une réticence ou d'une fausse déclaration relativement à la nature et à l'étendue du risque.
141. — Exception tirée de la violation de certaines clauses du contrat, ou du dol et de la fraude de l'assuré.
142. — Exception tirée du fait de la réception des marchandises sans protestation.
143. — Exception tirée du défaut de preuve de l'existence de l'avarie alléguée par l'assuré.
144. — Exception tirée de ce que le dommage n'est pas survenu dans le temps et le lieu du risque.
145. — Exception tirée de ce que le dommage allégué n'est pas celui que l'assureur a pris à sa charge.
146. — Exception tirée du défaut de réfaction ou de bénéficiement des marchandises avariées, par l'assuré ou son correspondant, soit en cours de voyage, soit après l'arrivée au port de destination.
147. — Exception tirée du dol ou de l'erreur de l'assuré relativement à la détermination de la valeur des marchandises.

137. — La légitimité et l'opportunité des exceptions auxquelles l'assureur peut recourir pour repousser la demande en paiement d'indemnité que forme l'assuré par suite d'une avarie dont il allègue l'existence, sont consacrées par le droit commun et par le droit maritime. Il serait superflu d'entrer, sur ce point, dans des considérations qui se déduisent en quelque sorte d'elles-mêmes aux yeux de quiconque di-

rige son attention sur le sujet qui nous occupe. Les plus simples notions du bon sens feront suffisamment comprendre pourquoi « *il ne faut* « *trouver estrange, perte advenant, si,* « *comme le pupille, la vefve, l'absent, qui* « *ne peuvent ou ne doivent estre trompés,* « *l'asseureur forme ses deffences et ses* « *exceptions, auxquelles il est recevable,* « *les prouvant* (1). »

Ces exceptions se diversifient suivant les circonstances. Nous ferons connaître les plus usuelles et les principales d'entre elles d'après l'ordre logique dans lequel elles doivent être proposées.

138. — Et d'abord, lorsque l'assuré a négligé d'agir dans les délais fixés par les lois ou les usages, pour réclamer la réparation du dommage subi, l'assureur peut exciper contre lui de cette incurie, et le faire déclarer non-recevable dans sa demande.

139. — Il peut en outre, lors même que l'assuré aurait exercé l'action d'avarie dans un délai utile, démontrer, en s'appuyant sur des motifs particuliers, qu'il est sans qualité pour exiger le paiement de la perte.

(1) *Guidon de la mer*, chap. II, art. 15. — Voy. aussi l'ordonn. du 25 mai 1537 pour *les Pays-Bas*.

140. — Il peut aussi repousser la demande en paiement, soit parceque les marchandises qui faisaient l'objet du contrat n'ont pas été mises en risque, soit, à supposer même qu'elles l'aient été, parceque l'assuré a eu recours à des réticences ou à de fausses déclarations qui ont diminué l'opinion du risque ou en ont changé le sujet.

141. — Une exception non moins péremptoire se tire de la violation que l'assuré a commise de l'une ou de plusieurs des conditions essentielles dont la stricte observation lui était imposée par le contrat, ou de la fraude dont il s'est rendu coupable envers l'assureur.

On peut juger de l'aversion, qu'en matière d'assurances maritimes, les manœuvres frauduleuses en général, de quelque part qu'elles provinssent, inspirèrent aux peuples commerçants quand on consulte les dispositions répressives de leurs lois à cet égard (1). L'une des plus frappantes est celle de l'article 56 de l'ordonnance d'*Amsterdam* de 1744, sur les assurances et les

(1) Ordonn. de *Philippe II*, de 1570, concernant les contrats d'assurance dans *les Pays-Bas*, art. 22. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 31. — Ordonn. de *Middelbourg* du 30 septembre 1600, art. 30. — Ordonn. de *Suède* de 1667, part. VI, chap. VI, § 1. — Statut de *Riga* de 1672, tit. VII, art. 10. — Code de Danemarck de 1683, liv. IV, chap. VI, art. 6.

avaries, dont voici les termes : « Comme les con-
« trats d'assurance sont réputés contrats de
« bonne foi, et que dès lors la fraude et la su-
« percherie doivent en être exclues, si, malgré
« cela, il arrivait qu'il s'y trouvât quelque
« fraude, dol ou surpercherie de la part tant de
« l'assuré que de l'assureur, du maître du na-
« vire, du capitaine ou de tout autre, non-seule-
« ment ils ne profiteront pas de leur fraude ou de
« leur supercherie, mais ils seront responsables
« des pertes, dommages et intérêts par eux cau-
« sés, et punis corporellement, pour servir
« d'exemple à ceux qui seraient tentés d'agir
« comme eux, et même mis à mort, comme
« pirates et voleurs publics, s'il arrive qu'ils
« soient coupables de quelque malversation ou
« surpercherie insigne. »

142. — Dans presque toutes les contrées maritimes, l'administration locale a établi, sur l'époque et le mode de déchargement des navires, des règles qui mettent les intéressés à portée de vérifier l'état des marchandises au moment où la livraison leur en est faite, et il est même à remarquer sur ce point, que d'habitude les moyens de vérification peuvent être d'autant plus promptement employés que l'état extérieur des caisses, fûts, balles et sacs fait plus forte-

ment présumer que leur contenu a été atteint d'avarie. Le devoir de l'assuré ou de son représentant, au lieu de destination, consiste à se rendre compte de l'état des marchandises dès qu'elles lui sont livrées, à faire constater par experts les avaries qu'elles ont subies, et à se livrer en conséquence, dans le plus bref délai, à telles protestations que de raison, contre qui de droit, protestations qui ne peuvent au surplus avoir d'efficacité que lorsqu'elles servent de prélude à une demande en justice (1).

(1) *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXX, p. 283. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. I, tit. XII, art. 5, 6. — Code de commerce *français*, art. 435, § 1 et 436 : « Sont non-recevables toutes actions contre le capitaine et *les assureurs*, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation. — « Les protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont « faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans « le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en « justice. » — Código de comercio *Español* de 1829, art. 998, 1000 : « Se estingue la accion contra el capitan conductor del « cargamento y contra los aseguradores por el daño que aquel « hubiere recibido, si en las veinte y cuatro horas siguientes à « su entrega no se hiciere la debida protesta en forma autentica, notificandose al capitan en los tres dias siguientes en « persona ò por cédula. — Cesarán los efectos de unas y otras « protestas, teniéndose por no hechas, si no se intentare la competente demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hicieren antes de cumplir los dos meses siguientes « à sus fechas. »

La réception des marchandises a-t-elle eu lieu sans être suivie de protestation : elle est alors, de la part de l'assuré, ou du consignataire chargé de veiller à la conservation de ses droits, un fait consommé qui permet à l'assureur d'élever contre l'assuré une fin de non-recevoir insurmontable, lorsque celui-ci réclame plus tard la réparation du préjudice causé par des avaries qui n'ont originairement fourni matière à aucune plainte.

143. — Nous avons déjà dit que l'assuré ne peut jamais être affranchi de l'obligation de prouver la réalité des avaries dont il allègue l'existence. Il suit de là que lorsqu'il ne fournit aucunes preuves à cet égard, ou que les preuves qu'il présente sont incomplètes, sa demande ne doit pas être accueillie.

144. — Et non seulement cela ; mais la preuve même la plus irréfragable de l'existence de telle ou telle avarie qui aura atteint ses marchandises, devient entre ses mains un titre impuissant contre l'assureur, si celui-ci démontre que l'avarie n'est pas survenue dans le temps et le lieu du risque prévu par le contrat.

145. — L'assureur peut aussi opposer à l'assuré que le dommage, bien que constant, n'est pas celui dont il a entendu se charger. Il serait,

par exemple, fondé à le faire dans le cas où ayant voulu limiter sa responsabilité aux avaries résultant de fortunes de mer, il établirait que celles par suite desquelles une demande est dirigée contre lui, proviennent du vice propre, de la baratterie de patron ou des faits et fautes de l'assuré.

146. — Ces derniers mots nous conduisent à examiner le cas dans lequel l'assuré ou son représentant, sans être, à la vérité, l'auteur du dommage, a négligé du moins de prendre les mesures nécessaires tant pour en arrêter les progrès que pour en faire disparaître les traces.

En tout ce qui concerne les soins à donner aux objets mis en risque, l'assuré est à l'égard de l'assureur un véritable mandataire (1). Cette qualité lui impose, entre autres obligations, celle de procéder par lui-même ou par l'intermédiaire de son représentant au bénéficiement et à la réfaction des marchandises avariées, soit que l'avarie se manifeste en cours de voyage,

(1) Nova regulaçaô da casa dos seguros da praça de *Lisboa*, 30 d'agosto de 1820, art. 25 : « O segurado è procurador nató « do segurador, e em caso de perda pode e deve fazer por si e « seus representantes o que julgar mais conveniente a bem dos « effeitos salvados. »

soit qu'elle ne puisse être constatée qu'à l'époque de l'arrivée au lieu de destination.

Or, l'assuré, quand il n'accompagne pas ses marchandises, a pour représentant naturel durant le voyage (1) le capitaine qui, dès lors, doit à ce titre se livrer avec la plus grande diligence à l'accomplissement de l'obligation dont il s'agit (2). Le navire parvient-il à destination, le capitaine continue pendant un certain temps à représenter l'assuré, et parconséquent à se trouver soumis à l'obligation de donner aux marchandises les soins spéciaux qu'elles nécessitent. C'est surtout lorsque des avaries se sont déclarées, qu'il doit, après avoir présenté son rapport (3) et avoir fait procéder à la vérifica-

(1) Ordonn. d'assurance de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 161. — Arrêt de la cour royale de *Rouen* du 14 décembre 1820 (voy. Rec. period. de *M. Dalloz*, 1824, 1, 329). — Arrêt de la même cour du 20 décembre 1831 (ibid. 1832, 2, 114).

(2) Ordonn. du 19 juillet 1551 pour *les Pays-Bas*, art. 42. — Ordonn. de *Philippe II* de 1563, art. 6. — Recès de *la ligue anséatique*, de 1614, tit. III, art. 19. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. VIII. — Ordonn. de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 136, 153. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. I, p. 187.

(3) Hors les cas de péril imminent, le capitaine ne peut débarquer aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires. — Voy. édit du roi *de France* du mois de mars 1584 concernant les ordonnances et

tion de l'arrimage des marchandises (1), activer la mise à terre des objets avariés (2) et faire ce qui dépend de lui pour améliorer leur état, jusqu'au moment où il les livre au consignataire, ou bien jusqu'au moment où en cas

réglements de la juridiction de l'amirauté, art. 42, 92. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. I, tit. x, art. 9. — Code de commerce *français*, art. 248. — Loi du 10 avril 1825 sur la baratterie, tit. II, art. 14.

(1) *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. LXXX, p. 282. — Le tribunal de *Marseille* a jugé avec raison, le 30 mars 1829 : « Que le capitaine qui débarque la « marchandise hors la présence du consignataire et *sans faire* « *constater le bien-être de son arrimage*, est responsable des « avaries reconnues à cette marchandise et attribuées au con- « tact ou au coulage d'autres marchandises chargées sur le « même bord, quoique son consulat mentionne des tempêtes et « du mauvais temps, si d'ailleurs il ne justifie pas d'événements « de navigation qui aient pu désarrimer la cargaison et pro- « duire l'avarie. Ce défaut de justification doit faire présumer « que l'avarie est le résultat d'un vice d'arrimage ou d'un « manque de précaution de la part du capitaine. » *Voy.* Journal de jurisprudence commerciale et maritime par MM. *Girod* et *Clariond*, avocats à Marseille, tom. X, part. I, p. 135, 136.

(2) Code maritime de *Suède* de 1667, part. II, chap. XIV, § 3, et chap. XV. — Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, art. 2189. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 672 : « Luego que el capitan llegue al puerto de su « destino, y obtenga los permisos necesarios de las oficinas de « marina y aduana real, hará entrega de su cargamento á los « respectivos consignatarios sin desfalco, bajo su responsabi- « lidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes. ».

soit d'absence de celui-ci (1), soit de contestation de sa part (2), il en effectue dans un lieu déterminé le dépôt, en vertu du pouvoir qui lui est conféré à cet effet par les autorités compétentes. Quand il existe sur les lieux un mandataire de l'assureur, le capitaine est tenu de se concerter avec lui sur le fait de la réfaction et du bénéficiement des objets qui ont été atteints d'avarie.

Une fois que la livraison de ces objets est opérée ou qu'ils sont valablement déposés, la responsabilité du capitaine cesse, et aussitôt celle du consignataire ou de tout autre représentant de l'assuré prend naissance.

Ceci posé, lorsque soit en cours de voyage, soit après l'arrivée à destination, le bénéficiement des marchandises n'a pas été opéré par l'assuré ou par ses représentants, l'assureur ne

(1) Código de comercio *Español* de 1829, art. 674 : « Cuando « por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador « legítimo de los conocimientos á la orden, ignorare el capitan, « à quién haya de hacer legitimamente la entrega del carga- « mento, lo pondrá á disposicion del tribunal de comercio, ó en « defecto de haberlo, de la autoridad judicial local, para que « provea lo conveniente á su depósito, conservacion y segu- « ridad. »

(2) Code général *des Etats prussiens*, du 5 février 1794, part II, tit. VIII, sect. XI, art. 1719.

peut jamais être contraint de prendre à sa charge le surcroît de dommage qui en résulte. Mais à l'inverse, lorsque le bénéficiement a eu lieu, les frais extraordinaires qu'il a nécessités ne doivent être supportés ni par l'assuré, ni par ses représentants (1). Nous examinerons plus tard, avec quelque étendue, le caractère de ces frais, et nous établirons comment on doit procéder à leur réglement vis-à-vis de l'assureur.

147. — Enfin, l'une des exceptions les plus graves que l'assureur puisse invoquer, est celle qu'il tire soit de la fraude, soit seulement de l'erreur de l'assuré, relativement à la surévaluation des marchandises qui ont fait l'objet du contrat.

Cette surévaluation provenant du fait de l'assuré est-elle, de sa part, le résultat de manœuvres frauduleuses : il y a lieu alors de déclarer le contrat nul à son égard (2) ; n'est-elle

(1) Ordonn. du 19 juillet 1551 pour *les Pays-Bas*, art. 42. — Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, tit. II, art. 6.

(2) Ordonn. de *Philippe II*, de 1563, pour *les Pays-Bas*, tit. VII, art. 10. — *Guidon de la mer*, chap. II, art. 7, 13, 15. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. VI, chap. 6. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 8, 54, 55. — Code de commerce *français*, art. 336, 348, 357. — *Cleirac*, sur le chap. II, art. 15 du Guidon de la mer. — *Valin*, Comment. sur l'ordonn. de 1681, liv. III, tit. VI, art. 8. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. IX, sect —

au contraire que le résultat d'une simple erreur : le contrat demeure à la vérité valable, mais ce n'est toutefois que jusqu'à concurrence de la valeur réelle des marchandises chargées (1).

n et sect. v. — *J. Kent*, Commentaries on American law, tom. III, p. 273.

(1) Code de commerce *français*, art. 358. — Código de comercio *Español*, art. 857 : « Cuando por error, y no por « dolo del asegurado, se hubiere dado una estimacion exage- « rada á los efectos del seguro, se reducirá este á la cantidad « de su legitimo valor por convenio de las partes ó juicio ar- « bitral en su defecto ; y con arreglo á la que resulte se fijarán « las prestaciones del asegurado y de los aseguradores, abo- « nandose ademas á estos medio por ciento sobre la cantidad « que resultare de esceso. »

TITRE TROISIÈME.

DE LA MANIÈRE DE PROCÉDER AU RÉGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

SOMMAIRE.

148. — Simple indication des bases sur lesquelles doit reposer le réglement de l'indemnité due à l'assuré en cas, soit de perte totale, soit de perte partielle de ses marchandises.
149. — Considérations générales relatives au réglement des avaries particulières sur marchandises.
150. — Division principale de la matière.

148. — Nous avons signalé plus d'une fois, dans le cours de cet ouvrage, les trois chances défavorables auxquelles sont exposées les marchandises expédiées par voie de mer, c'est-à-dire la perte totale, la perte partielle, et l'avarie.

Avant de procéder à l'examen du réglement de l'indemnité due à l'assuré en cas d'avarie,

ce qui est le but exclusif de ce titre, il ne sera pas inutile, afin de mieux tracer les limites de la sphère dans laquelle nous devons nous circonscrire, que nous indiquions de suite, en quelques mots, comment doit s'opérer le réglement de l'indemnité dans le cas de perte totale et dans celui de perte partielle.

Lorsque la totalité des marchandises assurées périt en cours de voyage, la marche que l'assuré doit suivre pour se faire indemniser est extrêmement simple. Muni de tous les documents propres à établir la preuve de la perte de ses marchandises, il les présente à l'assureur, et celui-ci, sur les justifications qui lui sont produites, paie à l'assuré la totalité de la somme portée dans la police.

Une partie des marchandises a totalement péri en route, mais l'autre partie est arrivée saine au lieu de destination : l'assureur, la perte une fois prouvée, doit payer à l'assuré une partie de la somme totale à laquelle s'élève le montant de l'assurance, proportionnelle à la quantité de marchandises perdues. Si donc la moitié, le tiers, le quart des marchandises a péri, l'assureur paiera au propriétaire de ces marchandises la moitié, le tiers, le quart de la somme à laquelle elles ont été évaluées dans la police. Par

exemple, supposons qu'il existe une assurance de 10,000 fr., valeur agréée de cent pièces de vin, à raison de 100 fr. la pièce. En route 20 pièces tombent à la mer et se perdent; il y a perte du cinquième de la totalité des marchandises assurées; l'assuré doit donc recevoir le cinquième de 10,000 fr., c'est-à-dire 2000 fr.

149. — Si le cas d'une perte totale et celui d'une perte partielle des marchandises assurées donnent rarement naissance à des contestations, quant au mode d'appréciation et de réglement du dommage subi, il n'en est plus de même en matière d'avaries particulières. Ce n'est pas qu'on ne puisse parfaitement déduire de la nature des choses un mode de réglement qui, en théorie et en pratique, s'applique à ces avaries; mais on prend à peine le soin de se livrer, à cet égard, aux recherches nécessaires. Aussi, l'incurie qu'on affecte conduit-elle d'aberrations en aberrations, ainsi que nous le démontrerons bientôt, aux plus funestes résultats.

La jurisprudence des tribunaux même les plus distingués du monde commercial fournit à peine quelques documents précis sur cette matière éminemment usuelle, et l'on peut dire qu'à peu d'exceptions près la juridiction arbitrale est la seule qui, jusqu'ici, ait nettement

proclamé le principe du réglement des avaries particulières sur marchandises. Cela s'explique en partie, il est vrai, par le choix que les contractants font habituellement de cette juridiction ; mais, quel que soit le mérite dont, à nos yeux, plusieurs sentences arbitrales portent l'empreinte, on n'en doit pas moins regretter que la doctrine qui y est professée n'ait pas été revêtue d'une autorité et d'une publicité plus étendues par un ensemble de décisions émanées des tribunaux.

Sainement admis et appliqué par la généralité des assureurs français et par quelques assureurs des pays étrangers, le principe dont il s'agit est à peine connu des assurés. De là tant d'assertions erronées de la part de ceux-ci et tant de contestations incessamment renaissantes qui fort probablement tomberaient d'elles-mêmes à l'avenir, si, d'un coté, ils se formaient, à l'aide d'un peu d'étude, une idée nette de la nature et des effets du contrat qui intervient entre eux et les assureurs, et si, de l'autre, ils pouvaient puiser de nouveaux éléments de conviction dans une jurisprudence précise et uniforme qui leur parlât d'une manière animée le double langage des faits et du droit.

Essayer de suppléer au silence des lois et de

la jurisprudence en cherchant à démontrer la justesse du principe d'après lequel doit s'opérer tout réglement d'avaries particulières sur marchandises, puis, passer en revue les principales conséquences qui dérivent de la saine application de ce principe : tel est le but que nous nous proposons en ce moment.

150. — Pour traiter avec ordre cette matière, nous la diviserons en deux parties principales qui feront chacune l'objet d'une section.

Dans la première section, nous parlerons du réglement des avaries particulières sur marchandises arrivant à destination, et nous démontrerons comment ce réglement doit s'établir, selon que ces avaries consistent soit en un dommage matériel, soit en dépenses extraordinaires faites dans l'intérêt des marchandises.

Dans la seconde section, nous traiterons du réglement des avaries de l'une et de l'autre sorte, dans le cas où les marchandises n'arrivent pas au lieu de destination, mais où l'on dispose d'elles dans un port intermédiaire.

SECTION PREMIÈRE.

DU RÈGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES ARRIVANT AU LIEU DE DESTINATION.

SOMMAIRE.

151. — Division principale de la matière.

151. — Cette section sera divisée en six chapitres.

Dans le premier chapitre, nous examinerons quel est le véritable mode de réglement des avaries particulières sur marchandises, consistant en *un dommage matériel.*

Dans le second chapitre, nous ferons connaître les modes erronés de réglement qu'il faut proscrire.

Dans le troisième chapitre, nous fournirons les solutions que nécessitent les questions dérivant de certaines circonstances spéciales qui accompagnent l'existence de ces mêmes avaries.

Dans le quatrième chapitre, nous parlerons des avaries particulières sur marchandises, consistant en *dépenses ou frais* faits pour le bien et la conservation des marchandises assurées.

Dans le cinquième chapitre, nous nous occuperons des *franchises*.

Dans le sixième chapitre, nous traiterons du réglement des avaries particulières sur marchandises, par *séries* ou par capitaux distincts.

CHAPITRE PREMIER.

DU VÉRITABLE MODE DE RÉGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES, CONSISTANT EN UN DOMMAGE MATÉRIEL.

SOMMAIRE.

152. — Examen des faits propres à déterminer la position de la question générale.
153. — L'assureur doit supporter, sur la valeur qu'avaient les marchandises au moment de la mise à bord, la même quotité de perte que celle qu'a subie l'assuré sur la valeur qu'ont possédée ses marchandises au moment où l'avarie a été constatée et appréciée.
154. — Nécessité de trouver une mesure uniforme et invariable à l'aide de laquelle on puisse déterminer la quotité de la perte, en d'autres termes, l'étendue de l'avarie qu'ont subie les marchandises.
155. — Constatations indispensables à cet égard.
156. — Constatation *du produit brut* offert par la vente des marchandises *en état d'avarie*.
157. — Question à ce sujet.
158. — Première observation.

159. — Seconde observation.
160. — Constatation *du produit brut* qui eût été offert par la vente des marchandises si elles fussent arrivées *en état sain*.
161. — Par qui, et dans quelle forme cette constatation peut-elle être faite?
162. — Du meilleur mode de constatation.
163. — Question à ce sujet.
164. — Observation.
165. — Résultat de la comparaison *des produits bruts en état d'avarie et en état sain*.
166. — Observation.
167. — Réglement de l'indemnité due à l'assuré, ou *réglement d'avarie*.
168. — Formule de ce réglement.
169. — Première observation.
170. — Seconde observation.

152. — Envisageons avant tout les circonstances dans lesquelles nous sommes appelés à raisonner.

Les marchandises arrivent toutes au lieu de leur destination. Or, à leur arrivée, ces marchandises ont toutes subi une détérioration matérielle; ou bien une partie d'entre elles étant demeurée saine, l'autre seule est détériorée.

L'état des choses, par suite du préjudice qu'occasionne à l'assuré la détérioration, est alors le même que s'il y avait perte totale d'une partie des marchandises.

Mais il faut pouvoir mesurer avec précision l'étendue de cette détérioration afin d'établir le

montant de l'indemnité à laquelle l'assuré a droit.

Quelles données fourniront cette mesure précise? Telle est la question à résoudre.

Et d'abord il importe de remarquer qu'au moment où les marchandises arrivent à destination, leur valeur, du moins en ce qui concerne l'assuré, s'est accrue comparativement à celle qu'elles avaient au moment de leur départ; en d'autres termes, l'assuré qui déjà avait déboursé, pour les obtenir, le prix de facture, et acquitté, pour réaliser leur expédition, tous les frais et droits jusqu'à la mise à bord, a désormais à payer en sus le fret et les divers droits et frais exigibles au lieu de destination.

Mais, qu'on ne s'y trompe pas, cet accroissement de valeur, même généralement applicable à des marchandises atteignant le lieu de destination, en état d'avarie, ne change en rien la position de l'assureur, puisque nous avons déjà vu qu'à raison de sa seule qualité d'assureur sur marchandises, il doit d'un côté être dénué de tout intérêt dans le fait de la hausse ou de la baisse du marché au lieu de destination, et de l'autre, n'être jamais tenu du paiement du fret ni des droits ou frais exigibles dans ce même lieu.

153. — Il suit de là qu'on peut poser pour point de départ constant, que tout assureur sur marchandises seulement ne doit baser le calcul de l'avarie qu'il y a lieu pour lui de réparer, que sur la valeur des marchandises au moment de la mise à bord (1), valeur qui se détermine

(1) Réglement de *Copenhague* du 1er juillet 1746, art. 12, sur les avaries. — Jugements du tribunal de commerce de *Marseille* des 10 août et 5 octobre 1821. Voy. Journal de jurisprudence commerciale et maritime par MM. *Girod* et *Clariond*, tom. II, part. I, p. 326, et tom. III, part. I, p. 17. — *Park*, A system of the law of marine insurances, p. 98. — *Jose Ferreira Borges*, Commentarios sobre a legislaçao Portugueza, acerca d'avarias, p. 84, 85. — *Valin*, Comment. sur l'ordonn. d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 47 : « Le « réglement des avaries entre les assureurs et l'assuré se fait « en prenant pour base l'estimation ou la valeur des marchan- « dises au temps de leur chargement, sans considérer si ces « marchandises auraient valu plus ou moins à leur arrivée à « bon port. » — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. II, p. 164 : « La valuta sopra la quale si stabiliscono i « resti della calcolazione è il primo costo degli effetti totalmente « indipendente dell'aumento ò diminuzione dei prezzi del mer- « cato, e dai piani ò speculazioni del mercante. » — *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 534 : « In England, if the « policy be an open one, it is an invariable rule to estimate a « total loss, not by any supposed price which the goods might « have been deemed worth at the time of the loss, or for which « they might have been sold, had they reached the market for « which they were destined; but according to the prime cost; « that is the invoice price and all duties and expences till they « are put on board, together with the premium of insurance. « This is the only true, at least the only legal mode of estima-

de la manière que nous avons précédemment indiquée. Pour retracer notre pensée sous une forme plus simple, nous dirons que, conformément aux vrais principes du contrat d'assurance, le but de ce contrat est atteint si l'on replace l'assuré, eu égard à la somme représentant la valeur des marchandises au moment de la mise à bord, dans la même position que celle qu'il occuperait si ses marchandises étaient toutes arrivées en état sain à destination (1), résultat qui est obtenu lorsqu'on lui paie, sur le capital assuré, une partie correspondante à la quotité de l'avarie.

Vouloir contraindre l'assureur à régler l'indemnité qu'il doit fournir, non plus sur la valeur à l'époque de la mise à bord, qui est cependant la seule qu'il ait entendu adopter, mais sur la valeur au lieu de destination, c'est par cela seul faire peser sur lui le fret ainsi que les droits et frais exigibles dans ce lieu, et le rendre responsable de la hausse ou de la baisse du marché; c'est donc fausser entièrement l'appli-

« ting a loss whether *total* or *partial*, on goods; and therefore « whether the goods would have arrived at a good or a bad « market is always immaterial. »

(1) *Marshall*, Treatise on the law of insurance, p. 535, 539. — *Weskett*, a complete digest of the theory, laws and practice of insurance, v° *average*, n° 8; v° *market*, p. 353.

cation de l'un des principes les plus élémentaires du contrat d'assurance; et néanmoins, soit ignorance, soit mauvaise foi, c'est ce que la plupart du temps les assurés ne sont que trop portés à faire, et ce qui jette la perturbation dans l'une des branches les plus importantes des affaires maritimes, ainsi que nous ne tarderons pas à le démontrer en réfutant les modes erronés de réglement des avaries particulières sur marchandises.

En un mot, quel est le droit de l'assuré dont la propriété a été atteinte d'avarie? C'est d'être uniquement indemnisé du préjudice que l'avarie lui a causé. Puis, quel est le droit de l'assureur? C'est de ne rien payer à l'assuré au-delà de ce qui est nécessaire à la réparation de ce préjudice.

Il faut donc dire, dès lors, que l'assureur doit supporter sur la valeur, lors de la mise à bord, la même quotité de perte que celle qu'a subie l'assuré sur la valeur de sa marchandise au moment où l'avarie a été constatée et appréciée.

Sur ce premier point on est assez généralement d'accord.

154. — Mais les divergences d'opinions surgissent dans l'application quand il s'agit de mesurer la quotité de la perte.

Quoi qu'il en soit à cet égard, il est constant, aux yeux de quiconque envisage sainement les choses, que pour que cette quotité puisse se préciser, il faut trouver un mode de détermination uniforme et invariable qui demeure à l'abri de toute influence provenant soit de la hausse ou de la baisse du marché, soit du fait du paiement du fret ou des frais et droits exigibles au lieu de destination (1).

155. — Or, le moyen d'apprécier l'étendue de la perte éprouvée par l'assuré, ressort d'une double constatation, savoir : en premier lieu, de celle *du produit brut* que peut offrir la vente des marchandises *en état d'avarie*, et, en second lieu, de celle *du produit brut* qu'elles auraient fourni si elles étaient arrivées en état sain.

---

§ I.

156. — Sur le premier point, nous prendrons le cas le plus fréquent.

(1) *Stevens*, Essay on average, p. 120, 121 : « The deside-« ratum is to obtain an uniform measure or standard of adjus-« tement which can be made generally useful; and the result « of which will be the same, whether the markets rise or fall, or « whether the charges are increased or diminished; and which

Les marchandises sont vendues, au lieu de destination, dans leur état d'avarie, soit par le ministère d'officiers publics, aux enchères, soit par le mandataire de l'assuré. Le compte de vente est dressé et spécifie *le produit brut* que présentent ces marchandises en état d'avarie. Nous supposons la vente régulièrement opérée et le compte de vente dressé avec une entière exactitude. Ce compte de vente devient un titre en faveur de l'assuré vis-à-vis de l'assureur, et pour l'un comme pour l'autre indivisément, un fait est désormais acquis, savoir : que *le produit brut* de la vente des marchandises *en état d'avarie* s'élève à telle ou telle somme.

157. — L'assuré peut-il se refuser à laisser vendre publiquement celles de ses marchandises qui sont avariées, lorsque l'assureur lui-même requiert la vente publique? Non, parceque la vente faite de la sorte est pour l'assureur le meilleur moyen de reconnaître la réalité du montant de l'avarie.

158. — En tout cas il est du devoir de l'assuré ou de son correspondant au lieu de destination, d'aviser dans le plus bref délai, autant

« while it affords, that indemnity to the assured to which he is « fully entitled, does not subject the insurer to those claims « with which, agreeably to his contract, he has no concern. »

du moins que les circonstances le permettent, aux moyens d'opérer avant la vente le bénéficiement des objets avariés. Nous parlerons plus loin de ce devoir en traitant des dépenses faites pour le bien et la conservation des objets assurés.

159. — Parfois il se peut que la vente publique ne soit ni nécessaire ni même possible, par exemple, s'il s'agit d'une place de commerce d'un ordre inférieur sur laquelle un pareil mode de vente soit inusité. L'assureur a, en pareil cas, la faculté ou de s'en tenir aux déclarations de l'assuré relativement à la valeur des marchandises en état d'avarie, ou d'accepter à cet égard le résultat d'une expertise régulièrement faite par des personnes amiablement nommées ou désignées d'office.

---

§ II.

160. — Lorsqu'on a établi *la valeur brute en état d'avarie,* il s'agit de constater quel aurait été le *produit brut* de la vente des marchandises assurées si elles étaient arrivées *en état sain;* en d'autres termes, il s'agit de trouver un point de comparaison qui serve à faire

apprécier l'étendue de la détérioration subie par les marchandises avariées.

161. — Par qui et dans quelle forme devra se faire cette appréciation?

Il est indubitable qu'elle ne peut pas émaner de l'assuré; car, à bon droit, l'assureur serait toujours recevable à lui répondre que nul ne peut se créer un titre à lui-même, que nul ne peut se constituer juge dans sa propre cause. Il faut donc, pour obvier à des discussions qui se reproduiraient indéfiniment sur ce point entre les assureurs et les assurés, recourir, pour l'appréciation dont il s'agit, à une mesure qui place les parties intéressées dans l'état obligatoire d'une neutralité complète.

162. — Cette mesure, et incontestablement la meilleure de toutes, sera la vente publique de la partie des marchandises qui n'a pas éprouvé d'avaries. La vente donnera pour produit brut une somme *de tant,* afférente à cette partie, et l'on n'aura qu'à comparer la quotité de cette partie à la quotité de la partie avariée, pour déterminer quel produit brut cette dernière aurait offert si elle était arrivée en état sain.

On ne se trompera guère dans le calcul lorsqu'il s'agira d'articles courants qui trouvent sur la place un débit facile. Par exemple, l'as-

suré a fait une expédition de 120 sacs de café, valeur agréée de 14,000 fr. En débarquant ces sacs, on reconnaît que 30 sont avariés, et que 90 sont en état sain. La vente de ces 90 sacs présente un produit brut de 11,250 fr., ce qui, parconséquent, donne pour le prix de chaque sac une somme de 125 fr. D'où l'on peut raisonnablement conclure que si les 30 autres sacs étaient arrivés en état sain, chacun d'eux aurait été vendu au même prix de 125 fr., ce qui aurait donné pour prix total de ces 30 sacs réunis une somme de 3,750 fr.

163. — Mais en est-il de la vente des marchandises en état sain comme de la vente des marchandises en état d'avarie? L'assureur, à qui appartient le droit, à bien peu d'exceptions près, d'exiger la vente publique de celles-ci, peut-il également contraindre en toutes circonstances l'assuré à laisser vendre publiquement celles des marchandises qui sont en état sain? — Nous ne le pensons pas.

En effet, quant à ces dernières, la position de l'assuré n'est plus la même. Il peut avoir de fortes raisons pour se refuser à la vente publique des marchandises en état sain, soit parcequ'une vente à l'amiable lui sera plus profitable, soit parcequ'il peut y avoir pour lui plus d'avantage

à réexporter ses marchandises dans une autre contrée.

Dans ce cas, il ne sera procédé qu'à la vente de la partie avariée; et la partie saine, conservée par l'assuré, sera estimée par courtiers ou par experts nommés dans le lieu même de destination.

Les courtiers ou experts devront se régler sur le cours de ce lieu au moment de la vente des marchandises avariées; ou bien, mais avec une extrême réserve, établir d'office une évaluation, dans le cas où des marchandises du genre de celles qui ont subi l'avarie n'auraient pas encore figuré sur la place.

164. — Quel que soit au surplus le mode d'estimation employé par les courtiers ou experts, leurs assertions pourront toujours être combattues par l'assureur et l'assuré auxquels l'administration de la preuve contraire sera ouverte de droit. Force est d'admettre en effet, que des courtiers ou des experts peu scrupuleux pourraient, grâces à certaines suggestions malheureusement trop fréquentes, exagérer ou déprécier d'une manière abusive la valeur réelle des objets soumis à leur appréciation. D'un autre côté, par cela seul que les marchandises ne sont point arrivées en état sain, la valeur qu'on leur

assigne par expertise peut fort bien n'être pas exactement identique avec celle qu'elles auraient obtenue si elles eussent été saines; car ces marchandises, surtout si elles fussent parvenues en abondance au lieu de destination, eussent pu, soit influer sur le cours des marchandises de même nature déjà répandues sur la place, soit, en l'absence de celles-ci, faire établir pour elles-mêmes un prix plus ou moins élevé.

Toutefois, comme à l'impossible nul n'est tenu, du moment que l'estimation émanée des courtiers ou des experts ne sera pas entachée d'un caractère de fraude ou d'impéritie, les parties intéressées devront se contenter, dans la fixation de la valeur, d'une approximation plus ou moins rigoureuse, eu égard aux personnes chargées d'opérer et aux circonstances dans lesquelles elles opèreront.

---

§ III.

165. — Il est incontestable, d'après l'exposé qui précède, qu'on peut préciser, d'une part, *le produit brut* de la vente des marchandises *en état d'avarie*, et, de l'autre, *le produit brut* qu'auraient présenté ces mêmes marchan-

dises si elles eussent été vendues *en état sain*.

Or, la comparaison de ces deux produits entre eux fournira une différence de tant pour cent, ou de telle fraction relativement à l'unité, qui représentera le degré de détérioration des marchandises.

Ainsi, admettons que la vente en état d'avarie présente, pour produit brut, les trois quarts, les deux tiers, la moitié du produit brut qu'aurait présenté la vente en état sain. Un fait positif en ressortira : c'est que les marchandises auront subi une détérioration intrinsèque, et, par conséquent, une dépréciation de valeur de 25, 33, 50 pour cent, ou d'un quart, d'un tiers, de moitié ; ce qui conduit au même résultat que si le quart, le tiers ou la moitié des marchandises avait péri totalement en cours de voyage.

166. — Il est ici, plus que jamais, nécessaire de reproduire un principe qui a déjà été énoncé assez explicitement, savoir : que, quelle que soit en plus ou en moins la mutation de valeur qu'aît pu subir en état sain la marchandise assurée, depuis le moment de sa mise à bord, l'assureur doit y demeurer étranger, et ne reconnaître à la marchandise d'autre valeur que celle qu'il lui a assignée de concert avec l'assuré, et qui est supposée rester invariablement la même que

celle que la marchandise avait au port de départ.

167. — L'assureur aura donc le droit d'établir de la manière suivante le réglement de l'indemnité qu'il doit à l'assuré : « La marchandise a « éprouvé une détérioration de 25, 33, 50 p. 100, « ou d'un quart, d'un tiers, de moitié de sa va- « leur, laquelle était représentée aux yeux de « l'assureur et de l'assuré, au moment où ils ont « contracté, par la somme qu'ils ont, d'un com- « mun accord, insérée dans le contrat. La po- « sition de l'assuré est la même que si les trois « quarts, les deux tiers ou la moitié de sa mar- « chandise fussent arrivés sains et que le reste « eût été entièrement perdu. L'assureur est donc « débiteur envers lui du quart, du tiers ou de « la moitié de la somme représentative de la va- « leur de la marchandise assurée. »

168. — Le mode de réglement dont nous nous occupons peut se formuler de la sorte :

« Pour établir un réglement d'avaries particu- « lières sur marchandises, on compare le pro- « duit brut de la vente ou de l'estimation faite « en état d'avarie, au produit brut que les mar- « chandises auraient fourni dans leur état sain, « au même lieu et à la même époque ; la diffé- « rence qui en résulte constitue la perte de l'as- « suré, et cette perte est supportée par l'assu-

« reur, dans la même proportion, sur le capital « assuré. »

Ire Observation.

169. — Pour savoir dans quelle proportion une marchandise est avariée, lorsqu'on connaît le montant de l'avarie et qu'on le compare à la valeur brute que cette marchandise aurait eue en état sain, et qui est également connue, on arrive à ce qui suit.

Soit :

A. . . . . valeur brute de la marchandise en état sain (connue).
B. . . . . montant de l'avarie (connu).
C. . . . . 100.
X. . . . . déchet sur 100 (inconnu).

$$X : C :: B : A$$

$$X = \frac{CB}{A}$$

C'est-à-dire : le tant pour cent de déchet égale le montant de l'avarie, multiplié par cent, le tout divisé par la valeur brute en état sain.

Exemple.

Soit :

A. . . . . 20,000 fr.
B. 15,000
C. 100
X. . . . . »

X : 100 :: 15,000 fr. : 20,000 fr.

$$X = \frac{15{,}000 \text{ fr.} \times 100}{20{,}000 \text{ fr.}} = 75$$

Dans ce cas, la perte résultant de l'avarie e de 75 p. 100.

IIe Observation.

170. — Quant on a déterminé le déchet de ta p. 100, c'est-à-dire *x* ci-dessus, il faut alors a pliquer la même quotité de perte à la somn assurée afin de calculer ce que l'assureur doi en définitive, payer à l'assuré.

Soit donc :

S. . . . . somme assurée (connue).
X. . . . . le déchet sur cent (connu).
C. . . . . 100.
Z. . . . . la somme à payer par l'assureur (inconnue).

On a la proportion :

$$Z : S :: X : C$$

$$Z = \frac{S\,X}{C}$$

Ce qui revient à dire que la somme à payer par l'assureur égale la somme assurée multipliée par le chiffre du déchet, le tout divisé par cent.

Exemple.

Soit :

S.	18,000 fr.
X.	75
C.	100
Z.	»

$$Z : 18{,}000 \text{ fr.} :: 75 : 100$$

$$Z = \frac{18{,}000 \text{ fr.} \times 75}{100} = 13{,}500 \text{ fr.}$$

Jusqu'ici, nous nous sommes bornés à établir de quelle manière doit s'opérer le réglement des avaries particulières sur marchandises.

Nous allons démontrer maintenant que tout autre mode de réglement que celui dont nous nous sommes occupés est inadmissible.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXAMEN DES MODES ERRONÉS DE RÉGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

171. — Reproduction de deux principes.
172. — Vices communs aux divers modes de réglement qui vont être examinés.
173. — *Premier mode de règlement.* — Paiement de la différence entre les produits bruts, non appliquée à la valeur originaire représentée par la somme assurée.
174. — Vices inhérents à ce mode de réglement.
175. — Premier exemple.
176. — Second exemple.
177. — *Second mode de réglement.* — Paiement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit brut de la vente, en état d'avarie.
178. — Vices inhérents à ce mode de réglement.
179. — Suite.
180. — Premier exemple.
181. — Second exemple.
182. — Troisième exemple.
183. — *Troisième mode de règlement.* — Paiement de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net des marchandises avariées.
184. — Vices inhérents à ce mode de réglement.
185. — Premier exemple.
186. — Second exemple.
187. — Observation.
188. — Troisième exemple.
189. — Observation. — Quatrième exemple.
190. — *Quatrième mode de réglement.* — Paiement de la dif-

férence entre les produits nets, appliquée à la valeur portée dans la police.
191. — Vices inhérents à ce mode de réglement.
192. — Premier exemple.
193. — Second exemple.

171. — Avant de prouver que le seul mode convenable d'opérer un réglement d'avaries particulières sur marchandises consiste à appliquer à la somme assurée la différence de tant pour cent, existant entre les produits bruts en état d'avarie et en état sain, et que tout autre mode de réglement serait entaché d'irrégularité, il est bon de rappeler deux principes sur lesquels nous avons insisté et qui dominent la matière du réglement des avaries particulières sur marchandises.

Le premier de ces principes est que l'assureur sur marchandises ne doit jamais s'engager à payer autre chose à l'assuré, que tout ou partie de la somme fixée de gré à gré dans la police, selon qu'il y aura perte totale ou simplement avarie; ce qui revient à dire : qu'aux yeux de l'assureur la valeur assurée est invariablement celle que possède la marchandise au moment de sa mise à bord, et non celle qu'elle a acquise au lieu de destination, et qui se trouve accrue du fret, ainsi que des droits et frais payables dans ce lieu.

Le second principe est qu'en aucun cas l'assureur ne doit avoir intérêt à la hausse ou à la baisse du marché dans le lieu de destination.

172. — Eh bien ! tout autre mode de réglement que celui précité rendrait l'assureur passible de l'obligation de payer à l'assuré, à raison des avaries éprouvées par ses marchandises, une valeur autre que celle primitivement assignée à celles-ci dans la police, et l'amènerait de la sorte à tenir implicitement compte du fret ainsi que des frais et droits postérieurs à ceux de la mise à bord, et même à avoir intérêt à la hausse ou à la baisse du marché, au lieu de destination.

C'est ce que prouvera l'examen des principaux modes erronés de réglement d'avaries particulières sur marchandises.

PREMIER MODE DE RÉGLEMENT.

Paiement de la différence entre les produits bruts, non appliquée à la valeur originaire représentée par la somme assurée.

173. — Il est de principe, en économie politique, que la valeur d'une chose, d'un produit, se mesure sur l'étendue de ses frais de production, et que les frais de production se composent de toutes les dépenses indispensables pour qu'un

produit soit amené à l'état de complète existence.

Ceci posé, quand l'industrie qu'on est convenu de nommer industrie commerciale, ou, plus simplement, commerce, prend des produits dans un lieu pour les transporter dans un autre où ils se trouveront plus à portée du consommateur, et où leur échange contre d'autres produits sera parconséquent d'autant plus favorisée (1), ce transport ne peut s'opérer qu'autant que le propriétaire des produits dont il s'agit paie certains frais. Ces frais sont sans contredit

(1) *Nota.* — Recevoir des mains de la nature les produits matériels que la libéralité divine verse sur la terre, et faire subir à la plupart d'entre eux une transformation qui en les rendant plus utiles augmente leur valeur, voilà en quoi consiste l'industrie envisagée dans l'ensemble de son action et de ses effets. Qu'on la divise, selon certains économistes, en trois classes génériques, industrie agricole, industrie manufacturière, industrie commerciale, ou, qu'avec d'autres, on la scinde en autant d'industries particulières qu'il y a de matières diverses sur lesquelles la main de l'homme peut agir, et d'élaborations spéciales auxquelles ces matières premières peuvent être soumises, peu importe. Toujours est-il que si, du double fait de la perception et de l'élaboration des produits matériels fournis par la nature, on passe à celui de la dissémination et de l'échange de ces produits, on arrive à la notion du commerce réduite à son expression élémentaire, puisqu'il est vrai que le caractère distinctif du commerce réside dans l'échange de certains produits contre d'autres, en vue d'un profit à retirer de cet échange.

des frais de production, puisqu'ils facilitent le déplacement d'un produit pour le faire parvenir dans un lieu où il sera plus recherché et dès lors payé plus cher que dans un autre ; ce qui dénote assez qu'il aura acquis quelque chose de nouveau, c'est-à-dire un accroissement de valeur.

Lors donc qu'une marchandise expédiée par mer atteint le lieu de sa destination, sa valeur primitive s'est accrue de tout le montant du fret, des frais et des droits exigibles dans ce lieu ; puis, qu'elle arrive saine ou avariée, peu importe quant au fait de l'augmentation de sa valeur. Cette augmentation n'en est pas moins réelle par cela seul que son transport a nécessité de nouveaux frais, et que, même en état d'avarie, elle peut être plus vivement recherchée et écoulée au lieu de destination qu'elle ne l'aurait été partout ailleurs.

174. — Or, si l'on prend pour quotité de la somme à fournir à l'assuré celle que présente la différence entre le produit brut de la vente en état sain, et le produit brut de la vente en état d'avarie, ou, ce qui revient au même, si l'assureur complète à l'assuré la valeur que possède la marchandise au lieu de destination, il paie en tous cas, à celui-ci, une valeur plus

grande que celle qu'il s'était engagé à payer, en agréant l'estimation portée dans la police, puisque la somme qu'il débourse comprend, outre la valeur fixée dans le contrat, le montant du fret, des frais et des droits exigibles au lieu de destination, et même parfois le bénéfice résultant de l'état du marché. De plus, d'après le mode erroné de réglement que nous examinons, l'assureur est proportionnellement plus maltraité dans un cas d'avarie simple que dans celui d'une perte sèche, puisque dans le second il ne peut jamais être tenu de payer au-delà de la somme assurée, tandis que dans le premier on élargit arbitrairement la base de son engagement; résultat aussi contraire à la logique qu'à l'équité.

Réciproquement, lorsqu'il y a baisse dans le marché, l'assureur se trouve, à raison de cette baisse, en position de payer à l'assuré moins que la somme garantie par la police, tout en payant cependant le fret, les frais et les droits exigibles au lieu de destination.

C'est ce que le calcul va prouver.

175. — *Ier Exemple.*

Soit :

1° Somme assurée par la police. . . . . 12,000 fr.

2° Produit brut de la vente en état sain. . .	48,000 fr.
3° Produit brut de la vente en état d'avarie.	6,000
4° Différence entre les produits bruts. . . .	42,000
5° Montant du fret, des frais et des droits. .	3,000
6° Montant de l'avarie.	87,5 p. 100

D'après le seul mode convenable de réglement d'avarie, l'assureur aurait à payer à l'assuré 87,5 p. 100 sur 12,000 fr., somme assurée, parconséquent 10,500 fr.

Au contraire, d'après le mode erroné de réglement dont il s'agit, l'assureur doit payer. . . . . 42,000 fr. montant de la différence entre les produits bruts; laquelle somme se compose comme suit :

1° Pour somme assurée dans la police.	12,000 fr.	
2° Pour fret, frais et droits . .	3,000	
3° Pour partie du bénéfice réalisé par l'assuré.	27,000	
Total égal.	42,000 fr.	42,000 fr.

D'après cela, l'assureur se trouve lésé de 42,000 fr. moins 10,500 fr., c'est-à-dire de 31,500 fr.

Quant à l'assuré, au contraire, voici quelle est sa position.

1° Il retire de sa marchandise vendue en état d'avarie. . .	6,000 fr.	
2° Il reçoit la différence que lui paie son assureur, et qui se compose des trois éléments ci-dessus mentionnés. . . .	42,000	
Total	48,000 fr.	48,000 fr.

Il ne débourse que

1° Le prix de facture porté dans la police	12,000 fr.

Report.	12,000 fr.	48,000 fr.
2° Pour fret, frais et droits . .	3,000	
Total	15,000 fr.	15,000 fr.
Il lui reste net pour bénéfice.		33,000 fr.

C'est ainsi que le contrat d'assurance, qui doit être pour l'assuré, non pas un moyen de gagner, mais uniquement un moyen d'éviter de perdre, est violé dans son essence puisqu'il devient ici pour l'assuré l'élément d'un gain véritablement scandaleux.

176. — *II. Exemple.*

A l'inverse, soit :

1° Somme assurée par la police.		12,000 fr.
2° Produit brut de la vente en état sain . .		10,000
3° Produit brut de la vente en état d'avarie.		8,000
4° Différence entre les produits bruts. . . .		2,000
5° Montant du fret, des frais et des droits. .		1,500
6° Montant de l'avarie.		20 p. 100
La somme assurée étant		12,000
L'assureur devrait payer à l'assuré 20 p. 100 sur cette somme, c'est-à-dire.	2,400 fr.	
mais il ne paie que.	2,000	
Il gagne donc, au détriment de l'assuré, par suite de l'état de baisse du marché, une somme de	400 fr.	

Les principes du contrat d'assurance sont

aussi manifestement violés dans cette hypothèse que dans la précédente.

SECOND MODE DE RÈGLEMENT.

Paiement de la différence entre la valeur portée dans la police et le produit brut de la vente en état d'avarie.

177. — D'après ce mode de réglement, l'assureur paiera toujours quelque chose de trop, en ce qui concerne le fret, les frais et les droits, au lieu de destination, puisque ce fret, ces frais et ces droits seront nécessairement compris dans la valeur brute de la marchandise avariée, et qu'ils élèveront plus ou moins le chiffre de cette valeur.

Mais il pourra se faire alternativement que l'assureur paie trop ou trop peu, ou même moins que rien, d'après l'état de hausse ou de baisse du marché au lieu de destination.

Soit :

1° Valeur assurée.	48,000 fr.
2° Produit brut de la vente en état d'avarie.	36,000
3° Différence entre ces deux valeurs, réclamée par l'assuré	12,000

178. — Il est à remarquer d'abord que les

personnes qui établissent un réglement de cette nature ne tiennent aucun compte de ce qu'auraient valu les marchandises en état sain ; de telle sorte que le chiffre du produit brut en état d'avarie étant seul fourni, il est impossible de déterminer le montant de l'avarie. Cette détermination ne peut se faire, ainsi que nous l'avons précédemment énoncé, qu'en comparant le produit brut en état d'avarie au produit brut en état sain ; tandis qu'ici la comparaison de la valeur en état d'avarie à l'évaluation consentie dans la police n'apprend absolument rien. Aussi, tant que d'autres éléments d'une fixation de valeur ne sont pas fournis, l'assuré qui croit obtenir une indemnité parfaite en se faisant solder la différence entre le produit brut en état d'avarie et la somme assurée, peut éprouver une lésion énorme ou faire un bénéfice scandaleux.

La seule considération de l'impossibilité de fixer le montant de l'avarie suffirait déjà pour faire proscrire le mode de réglement dont il s'agit.

179. — Mais il y a plus. Admettons que la valeur brute en état sain, au lieu de destination, soit connue, et voyons à quel résultat nous serons conduits.

180. — *Ier Exemple.*

Soit :

1° Valeur assurée.		48,000 fr
2° Valeur brute en état d'avarie.		36,000
3° Différence entre ces deux valeurs		12,000
4° Produit brut en état sain		72,000
5° Montant de l'avarie.		50 p. 100
Si l'on opérait d'après le seul mode régulier, l'assuré aurait droit sur la somme assurée,		48,000
au paiement de 50 p. 100 ; par conséquent à.	24,000 fr.	
Or, il ne recevrait ici que. . . .	12,000	
Donc il perdrait	12,000	

181. — *IIe Exemple.*

Soit :

1° Valeur assurée.	48,000 fr
2° Valeur brute en état d'avarie.	36,000
3° Différence entre ces deux valeurs	12,000
4° Produit brut en état sain.	40,000
5° Montant de l'avarie.	10 p. 100

Or, la proportion de 10 p. 100 sur 48,000 fr. représente 4,800 fr. auxquels seuls l'assuré a droit. Lors donc qu'il reçoit 12,000 fr. composant la différence ci-dessus, il bénéficie d'un excédant de 7,200 fr.

182. — *IIIe Exemple.*

Soit :

1° Valeur assurée.	48,000 fr.

2° Produit brut en état d'avarie . . . . . 60,000 fr.
3° Produit brut en état sain 120,000
4° Montant de l'avarie. . . . . 50 p. 100

D'après le seul mode régulier, l'assureur devrait payer 50 p. 100 sur 48,000 fr., c'est-à-dire 24,000 fr. Ici, au contraire, il n'aurait absolument rien à payer, puisque, même en état d'avarie, les marchandises seraient d'une valeur supérieure à celle représentée dans la police par la somme assurée.

Les résultats absurdes et contradictoires auxquels conduit inévitablement le mode de réglement dont il s'agit suffisent pour le rendre inadmissible.

TROISIÈME MODE DE RÉGLEMENT.

Paiement de la différence entre la somme assurée dans la police et le produit net des marchandises avariées.

183. — Une première observation à faire sur ce mode de réglement, c'est qu'il peut se présenter un cas où, bien qu'il y ait une avarie même très étendue, l'assureur sera déchargé de toute obligation de payer à l'assuré une somme quelconque.

Nous voulons parler du cas, moins rare que peut-être on ne le pense, dans lequel le chiffre du produit net en état d'avarie est plus élevé que celui de la somme assurée dans la police.

Soit donc :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie.	44,000
3° Produit net en état d'avarie	40,000
4° Montant de l'avarie que rien ici ne détermine, et que nous supposerons être, par exemple, de.	75 p. 100

En opérant régulièrement, on verrait que l'assureur aurait à payer 75 p. 100 sur 36,000 fr., c'est-à-dire 27,000 fr. Au contraire, ici, il ne devra rien payer, puisque la somme de 40,000 fr. (produit net en état d'avarie) est supérieure à celle de 36,000 fr. (somme assurée).

184. — Mais il arrivera assez communément que le produit brut en état d'avarie sera inférieur à la somme assurée. Eh bien! comme on ne se sera pas occupé de déterminer quel aurait été le produit brut en état sain, on sera réduit à l'impossibilité de calculer l'étendue de l'avarie, ce qui est une énorme lacune; et l'on ne saura jamais si l'assuré, en recevant le montant de la différence entre la somme assurée et le produit net en état d'avarie, aura reçu trop ou trop peu.

Toutefois, pour rendre plus claires les démonstrations suivantes, nous supposerons connu le produit brut en état sain. Nous verrons alors que l'un des vices inhérents au mode de réglement que nous examinons, de même qu'aux

autres réglements erronés, est que l'influence de la hausse ou de la baisse du marché au lieu de destination se fait sentir au préjudice ou à l'avantage tant de l'assureur que de l'assuré.

185. — *Ier Exemple.*

Soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie	14,000
3° Produit net en état d'avarie.	12,000
4° Différence de la somme assurée au produit net en état d'avarie.	24,000
5° Produit brut en état sain.	28,000
6° Montant de l'avarie	50 p. 100
L'assuré n'aurait droit sur la somme assurée	36,000
qu'à une quotité de 50 p. 100, c'est-à-dire	18,000
Mais il reçoit.	24,000
Il a donc pour bénéfice un excédant de. . .	6,000

186. — *IIe Exemple.*

A l'inverse, soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie	30,000
3° Produit net en état d'avarie.	28,000
4° Différence entre la somme assurée et le produit net en état d'avarie.	8,000
5° Produit brut en état sain.	60,000
6° Montant de l'avarie	50 p. 100

L'assureur doit payer 50 p. 100 sur la somme assurée		36,000 fr.
Par conséquent.	18,000 fr.	
Mais l'assuré ne lui en demande que	8,000	
Celui-ci perd donc	10,000	

187. — Enfin, le mode de réglement que nous combattons a, de prime abord, quelque chose de spécieux, en ce sens qu'un esprit superficiel peut, d'après lui, être induit à croire que l'assureur n'aura pas à supporter le coût du fret, des frais et droits, au lieu de destination, puisque l'assuré ne prend, pour point de comparaison, que le produit net. Mais c'est précisément parceque ce produit net étant d'un chiffre moins élevé que le produit brut, augmente d'autant la somme différentielle entre la somme assurée et le produit net, qu'en définitive, quoique sous une autre forme, l'assureur est réduit à l'obligation de tenir compte du fret, des frais et des droits.

188. — Il est facile de justifier cette assertion par le calcul. . . .

En effet, soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie.	34,000

3° Produit net en état d'avarie.		28,000 fr.
4° Fret, frais et droits.		6,000
L'assuré a eu à débourser :		
Sur le produit brut en avarie.	34,000 fr.	———
Pour fret, frais et droits, une somme de.	6,000	
Et il ne retire net de la vente de ses marchandises avariées que.	28,000	
En conséquence, il réclame à l'assureur la différence entre la somme assurée dans la police.		36,000
Et le produit net en état d'avarie		28,000
C'est-à-dire		8,000

Si l'assuré avait pris à sa charge, comme cela doit toujours être, le coût du fret, des frais et des droits ; en d'autres termes, s'il n'avait exigé de l'assureur, ce qui, d'ailleurs, aurait été un mode de procéder tout-à-fait irrégulier, ainsi que nous l'avons démontré précédemment, que le paiement de la différence entre

la somme assurée		36,000 fr.
Et le produit brut en état d'avarie		34,000
Celui-ci n'aurait eu à payer que.		2,000
Et non pas, comme ci-dessus.		8,000
Qui se composent nécessairement :		
1° Du coût du fret, des droits et frais	6,000 fr.	
2° Du montant de la perte alléguée	2,000	
Total égal. . . .	8,000	

189. — Néanmoins il importe d'observer que même en ayant, d'après ce mode de réglement, à tenir compte du fret, des frais et des droits, l'as-

sureur peut, par l'effet de la hausse dans l'état du marché, bénéficier même de beaucoup sur ce qu'il aurait eu à payer d'après le seul mode convenable d'opérer le réglement d'avarie.

Supposons donc que, dans le cas ci-dessus énoncé,

1° La somme assurée étant de.		36,000 fr.
2° Le produit brut en état d'avarie étant de.		34,000
3° Le produit net en état d'avarie étant de.		28,000
4° Le fret, les frais et les droits étant de. .		6,000
5° Le produit brut en état sain *est* de. . . .		68,000
6° L'avarie *est* de.		50 p. 100
Cette proportion de 50 p. 100 appliquée à la somme assurée.		36,000
Mettrait à la charge de l'assureur.	18,000 fr.	
Mais comme l'assuré n'exige de lui que 8,000 fr. dans lesquels, ainsi que nous l'avons dit, se trouve compris le montant du fret, des frais et droits, ci.	8,000	
Il en résulte que l'assureur, tout en se rendant passible de ceux-ci, n'en fait pas moins de la sorte un véritable gain de	10,000	

QUATRIÈME MODE DE RÈGLEMENT.

Paiement de la différence entre les produits nets, appliquée à la valeur portée dans la police.

190. — Il semble au premier coup d'œil, et c'est même l'opinion généralement répandue parmi les négociants, que si l'on procédait au réglement des avaries particulières sur marchandises en prenant pour base la différence entre les produits nets, appliquée à la somme assurée par la police, l'assuré recevrait toujours l'indemnité sur laquelle il a dû compter en se faisant assurer.

Cela est vrai de certains cas, mais ne l'est pas de tous.

191. — Au surplus, ce qui doit faire proscrire ce mode de réglement, c'est qu'il met l'assureur et l'assuré en position de gagner ou de perdre, suivant l'état du marché, dans le lieu de destination, et en outre, qu'il laisse, en tous cas, à la charge de l'assureur, le paiement du fret, des frais et des droits.

192. — *1er Exemple.*

Soit :

1° Somme assurée. . . . . 40,000 fr.

2° Produit brut en état d'avarie.	30,000 fr
3° Produit net en état d'avarie.	25,000
4° Produit brut en état sain.	60,000
5° Produit net en état sain.	55,000
6° Fret, frais et droits.	5,000
7° Montant de l'avarie.	50 p. 100

Si l'on suivait le seul mode convenable de réglement, i faudrait dire que la somme assurée par la police étan de. . . . . 40,000 fr

L'assureur ne devrait payer à l'assuré que la quotité de 50 p. 100 sur cette somme, c'est-à-dire.		20,000
Mais l'assuré exige 30,000 fr., montant de la différence entre les produits nets 55,000 fr. et 25,000 fr., ci.		30,000
L'assuré reçoit donc, en sus de ce à quoi il a droit, une somme de		10,000
Composée de la manière suivante :		
1° Pour fret, frais et droits . .	5,000 fr.	
2° Pour bénéfice	5,000	
Total égal	10,000	

193. — Examinons maintenant le cas invers -

IIe Exemple.

Soit :

1° Somme assurée	80,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie	30,000
3° Produit net en état d'avarie.	28,000

4° Produit brut en état sain. .	40,000
5° Produit net en état sain. .	38,000
6° Fret, frais et droits. . . .	2,000
7° Montant de l'avarie. . . .	25 p. 100

Si l'on opérait régulièrement, l'assuré aurait à recevoir sur la somme assurée . . . . . 80,000 fr.

Une quotité de 25 p. 100, c'est-à-dire.	20,000 fr.	
Mais ici l'assuré ne demande que 10,000 fr., formant la différence entre 38,000 fr. et 28,000 fr., ci.	10,000	
Il en résulte que l'assureur, bien qu'il tienne implicitement compte à l'assuré du montant du fret, des frais et des droits exigibles au lieu de destination, fait un gain réel de.	10,000	

CHAPITRE TROISIÈME.

DE QUELQUES CIRCONSTANCES SPÉCIALES, EN CAS D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

194. — Importance des questions relatives à ces circonstances.
195. — § I. — Des frais de vente publique et d'expertise, au

lieu de destination. — Par qui doivent-ils être supportés? — Ils ne doivent jamais être compris dans le calcul du dommage.
196. — Réfutation de l'opinion contraire à ce principe.
197. — § II. — Du cas dans lequel des marchandises de natures distinctes sont assurées par la même police. — Le réglement des avaries doit se faire sur chaque classe d'objets.
198. — Exemple d'un réglement fait de la sorte.
199. — Exemple d'un réglement fait sur l'ensemble des objets assurés.
200. — Du cas où les marchandises assurées, quoique comprises dans le même connaissement, portent des marques différentes.
201. — § III. — Différence de poids en plus ou en moins.
202. — § IV. — Vente de marchandises dont l'assortiment est détruit par l'effet de l'avarie.

194. — Nous croyons avoir suffisamment démontré quelles sont les seules bases d'après lesquelles doit s'opérer un réglement d'avaries particulières sur marchandises, lorsque les avaries consistent dans *un dommage matériel* subi par ces marchandises.

Nous allons maintenant nous occuper, relativement à ce premier genre d'avaries particulières, de quelques questions qui, tout en n'étant que secondaires, sont néanmoins d'une importance pratique assez étendue.

§ I.

Des frais de vente publique et d'expertise, au lieu de destination.

195. — Le montant d'une avarie particulière sur marchandises ne peut se déterminer que par la comparaison du produit brut offert par la vente en état d'avarie, avec le produit brut qui serait résulté de la vente en état sain.

On a déjà vu comment peut s'opérer la détermination de ces deux produits distincts.

Ici se présente la question de savoir par qui doivent être supportés les frais extraordinaires qu'aura occasionnés la vente publique des marchandises atteintes d'avarie.

Pour peu qu'on examine la nature et l'opportunité de ces frais, on est forcé de reconnaître que, s'il est vrai qu'ils ne constituent pas une partie intégrante du dommage matériel éprouvé par les marchandises assurées, ils sont du moins une conséquence de ce dommage. Sans doute ils n'en sont pas la conséquence rigoureuse, en ce sens que le propriétaire des marchandises avariées n'ait d'autre moyen pour retirer une valeur de sa propriété, au lieu de destination, que de recourir à une vente publique ; mais ils sont une

conséquence du dommage, en ce sens que la vente publique des marchandises avariées, à laquelle ils s'appliquent, est motivée par la nécessité de fixer l'un des deux termes de comparaison indispensables pour l'appréciation de l'étendue du dommage, c'est-à-dire le produit brut en état d'avarie. Ces frais doivent donc, à titre de conséquence du dommage que l'assureur est obligé de réparer, demeurer en tous cas à la charge de celui-ci.

Les mêmes motifs portent à décider que l'assureur doit être passible des frais de l'expertise qui aura eu pour but de déterminer quel aurait été le produit de la vente en état sain.

Toutefois, comme les frais extraordinaires soit de vente publique, soit d'expertise, ne sont qu'une conséquence indirecte du dommage éprouvé par les marchandises assurées, et, qu'à proprement parler, ils n'en sont point une partie constitutive, il en faut strictement conclure que jamais ils ne doivent être compris dans les calculs relatifs à l'appréciation du dommage. On doit simplement se borner à les ajouter, hors ligne, à la somme représentative de l'indemnité que l'assureur doit payer par suite de l'avarie.

Voici alors comment s'établira le calcul de la somme totale à rembourser par l'assureur.

Soit :

1° Somme assurée.		36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie		12,000
3° Produit brut en état sain		48,000
4° Montant de l'avarie.		75 p. 100
5° Frais de vente publique.		5,000
A payer par l'assureur sur.		36,000
La proportion de 75 p. 100 ci.	27,000 fr.	
A quoi il convient d'ajouter, pour frais de vente dûment justifiés, tels que frais d'affiches, de criées, de courtage, etc., etc.	5,000	
Somme totale à payer à l'assuré	32,000	

196. — Cependant certaines personnes ont pensé qu'il fallait ne pas séparer du calcul de la perte le chiffre des frais de vente publique ou d'expertise, mais déduire, avant tout, ces frais, du produit brut des marchandises en état d'avarie.

Cette opinion mène à un résultat absurde. En effet, au lieu de déterminer avec justesse le montant de l'avarie, en prenant la différence qui existe entre le produit brut en état sain et le produit brut en état d'avarie, on prend la différence entre le produit net dans ce dernier état, et le produit brut en état sain. Cette manière

d'opérer place inévitablement l'assuré sous l'influence de la hausse ou de la baisse du marché, relativement aux frais qu'il a déboursés, et le met à même de recevoir de son assureur, quand il y a hausse, une somme inférieure à celle à laquelle s'élèvent ces frais, et quand il y a baisse, une somme supérieure.

Voici la démonstration dans l'une et l'autre hypothèse.

Ire Hypothèse.

Soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état d'avarie.	10,000
3° Produit brut en état sain.	50,000
4° Montant de l'avarie.	80 p. 100
5° Frais justifiés.	5,000
A payer par l'assureur 80 p. 100 sur la somme assurée (36,000 fr.) ci.	28,800 fr.
Plus, pour frais justifiés, ci	5,000
En tout.	33,800

Mais si l'on retranche préalablement, du produit brut en état d'avarie, le montant des frais, ou 5,000 fr. de 10,000 fr. on n'aura plus pour le comparer au produit brut en état sain (50,000 fr.) que le produit net (5,000). De là, pour apprécier l'étendue de la perte, la proportion suivante :

$$X : 100 :: 45{,}000 \text{ fr.} : 50{,}000 \text{ fr.}$$

$$X = \frac{45{,}000 \text{ fr.} \times 100}{50{,}000 \text{ fr.}}$$

$$X = 90 \text{ p. } 100$$

Puis, appliquant ces 90 p. 100 à la somme assurée (36,000 fr.), on dira que l'assuré doit recevoir 32,400 fr.

Or, il faudra bien faire de la manière suivante la répartition de ces. . . . . 32,400 fr.

1° Pour avarie de 80 p. 100 sur 36,000 fr., somme assurée, ci.	28,800 fr.	
2° Pour frais justifiés, ci . . .	3,600	
Total égal. . . .	32,400	

Il résultera donc de là que l'assuré, qui, au lieu de recevoir. . . . . 5,000 fr.

N'en recevra que. 3,600

Restera à découvert, sur le recouvrement de ses avances pour frais, d'une somme de. 1,400

IIe Hypothèse.

Soit :

1° Somme assurée.	36,000 fr.
2° Produit brut en état sain. .	30,000
3° Produit brut en état d'avarie.	15,000
4° Montant de l'avarie	50 p. 100
5° Frais justifiés.	5,000

A payer par l'assureur 50 p. 100 sur la somme assurée (36,000 fr.), ci. . . . . 18,000 fr.

Plus, pour frais justifiés, ci. 5,000

En tout. 23,000

Déduction préalablement faite sur le produit brut en état d'avarie (15,000 fr.) des 5,000 fr. de frais, on arrive à dire :

$$X : 100 :: 20{,}000 \text{ fr.} : 30{,}000 \text{ fr.}$$

$$X = \frac{20{,}000 \text{ fr.} \times 100}{30{,}000 \text{ fr.}}$$

$$X = 66{,}66 \text{ p. } 100$$

L'assuré recevra donc 66,66 p. 100 sur 36,000 fr., c'est-à-dire, ci. . . . . 24,000 fr.

Qui se composeront comme suit :

1° 50 p. 100 de perte sur 36,000 fr., somme assurée.	18,000 fr.
2° Pour frais justifiés, ci . . .	6,000
Total égal. . . .	24,000

D'où il résultera que l'assuré, qui, au lieu de recevoir pour le remboursement des frais justifiés. . . . . 5,000 fr.

En recevra 6,000

Fera un bénéfice net de 1,000

Il faut donc tenir pour constant que, dans tout réglement d'avaries particulières sur marchandises, les frais dûment justifiés de vente publique ou d'expertise ne doivent pas entrer dans le calcul de la perte, mais qu'ils doivent au contraire être remboursés à l'assuré séparément.

Si l'assuré fait vendre simultanément la partie avariée et la partie saine de ses marchandises, l'assureur ne doit pas pour cela lui rembourser la totalité des frais de vente. Son obligation se borne à lui tenir compte de la portion de ces frais relative seulement à la vente de la partie avariée.

De même, si la vente a lieu dans le port où est établi le domicile de l'assuré, il est d'usage de ne point mettre à la charge de l'assureur le droit de courtage du fonctionnaire qui a procédé à la vente, attendu que ce droit eût été, en tout état de choses, supporté par l'assuré.

Il est un point particulier relatif aux frais de vente, que nous nous réservons de traiter lorsque nous parlerons de la division en séries.

---

§ II.

Du cas dans lequel des marchandises de natures distinctes sont assurées par la même police.

197. — Lorsque des marchandises de diverses natures sont assurées par la même police, le réglement des avaries doit se faire sur chaque nature de marchandises, en particulier, abstraction faite des autres.

En effet, autant de marchandises de natures distinctes, autant de capitaux divers, exposés à des chances diverses sur le même marché, et soumis d'ailleurs, la plupart du temps, ainsi qu'on le verra plus tard, à des *franchises* différentes.

Soit donc que dans la rédaction de la police

on s'en soit ou non expliqué, il ne faut jamais opérer le réglement des avaries sur la masse indivise des divers articles assurés simultanément dans la police, mais sur chaque article pris séparément; sans quoi, l'on tomberait dans des difficultés inextricables en se laissant aller à confondre en un seul et même tout, ce qui, de sa nature, ne doit jamais être confondu.

Un exemple fera sentir combien sont opposés les résultats, selon qu'on opère d'après l'un ou l'autre mode de réglement.

On a fait assurer dans la même police :

1° 50 pièces de mousseline pour.	12,000 fr.
2° 60 pièces de soieries pour.	18,000
En tout.	30,000

Des avaries ont lieu, et l'on procède à la vente publique des objets assurés.

198. — *Réglement des avaries sur chaque classe d'objets.*

Ire Classe.

1° Valeur agréée des 50 pièces de mousseline	12,000 fr.
2° Produit brut de la vente en état d'avarie.	8,000
3° Produit brut de la vente en état sain.	10,000

4° Montant de l'avarie . . . . 20 p. 100
5° Somme à payer à l'assuré. . . . . 2,400 fr.

IIe Classe.

1° Valeur agréée des 60 pièces de soieries . . . . . 18,000 fr.
2° Produit brut de la vente en état d'avarie. 15,000
3° Produit brut de la vente en état sain. 45,000
4° Montant de l'avarie . . . . 66,66 p. 100
5° Somme à payer à l'assuré. 12,000

Par conséquent, il y a net à payer à l'assuré une somme totale de. 14,400

199. — *Réglement des avaries sur l'ensemble des objets.*

1° Valeur agréée tant des mousselines que des soieries, en tout . . . . . 30,000 fr.
2° Produit brut de la vente des unes et des autres en état d'avarie, 8,000 fr. + 15,000 fr. ci. 23,000
3° Produit brut de la vente *id. id.* en état sain, 10,000 fr. + 45,000 fr. ci. 55,000
4° Montant de l'avarie. . . . . 58,18 p. 100
5° Net à payer à l'assuré. . . . . 17,454 fr. 54 c.

Ainsi, d'après le premier mode de réglement, l'assuré n'aurait droit qu'à 14,400 fr., tandis que, d'après le second, sa réclamation s'élèverait à 17,454 fr. 54 c. Quelle différence saillante entre ces deux résultats!

La seule marche à suivre est de dresser le réglement des avaries sur chaque classe de marchandises, séparement, parceque, d'après cette manière d'opérer, le résultat, à l'égard de l'assuré et de l'assureur, ne variera jamais sous l'influence de la hausse ou de la baisse du marché au lieu de destination, tandis que cette influence pourra au contraire amener les variations les plus grandes dans les résultats, si l'on opère le réglement sur toutes les marchandises, envisagées comme un seul et même capital (1).

200. — La règle que nous venons de poser doit aussi s'appliquer, dans toute sa force, au cas dans lequel les marchandises assurées portent des marques différentes, bien que ces marchandises soient simultanément comprises dans le même connaissement.

En effet, il importe de remarquer que la plupart des expéditions au long cours, quoique fai-

(1) Voy. à cet égard *W. Benecke*, tom. II, p. 509. Cet auteur observe avec raison qu'il n'est que deux cas dans lesquels les deux méthodes de réglement donnent des résultats identiques : 1° Lorsque l'état des prix du marché est le même quant à l'influence qu'il exerce sur les deux classes d'articles, c'est-à-dire quand tous deux, arrivés sains, eussent donné une proportion égale de profit ou de perte sur le coût primitif ou l'évaluation consentie dans la police ; 2° lorsque le degré de détérioration est le même sur les deux articles.

tes en apparence par une seule maison, et adressées à un seul consignataire, représentent cependant des intérêts divers. Or, il ne serait pas juste d'exposer le réclamateur de tel ou tel colis arrivé à destination en bon état, à participer au réglement d'avaries souffertes par un ou plusieurs autres colis qui lui sont étrangers.

---

§ III.

Différence de poids en plus ou en moins.

201. — Lorsqu'une quantité déterminée d'objets, qui est toujours restée la même depuis le départ jusqu'à l'arrivée, se trouve, au moment où elle est débarquée au lieu de destination, avoir changé de poids, ce changement doit-il exercer quelque influence sur la position de l'assureur ?

Nous raisonnons dans l'hypothèse où il ne peut s'élever aucun doute sur la quotité du poids des marchandises, au moment de leur mise à bord ; car s'il en était autrement, c'est-à-dire, si l'assuré n'avait pas justifié, avant toute récla-

mation, *de la réalité du chargé* et de son poids, l'assureur serait fondé à le repousser par une fin de non-recevoir.

Or, dans le cas où il est certain que les marchandises avaient tel poids déterminé au départ, et n'en ont plus que tel autre à l'arrivée, il faut examiner s'il y a ou non avarie.

En principe, toutes les fois que la différence de poids n'a pas été occasionnée par une avarie ou toute autre fortune de mer, l'assureur ne peut jamais être obligé de tenir compte du déchet constaté à l'arrivée ; car il est incontestable que si, au port de destination, l'arrimage est trouvé bon et bien fait, et que les fûts, caisses, sacs ou autres enveloppes soient secs et bien conditionnés, le déficit sur le poids porté au connaissement (lors même que celui-ci ne contiendrait pas la clause : que *dit être*) ne peut provenir d'aucune autre cause que du vice propre de la chose. Or, l'assureur n'en est point responsable, en principe.

Mais il n'en est pas de même lorsque l'assuré administre la preuve qu'il y a avarie et que la diminution de poids provient d'un accident quelconque de la navigation. L'assureur répond alors non-seulement de la détérioration, mais encore de la perte en poids, laquelle constitue

en elle-même une véritable avarie, une perte totale de partie de la marchandise.

Que décider à l'inverse, dans le cas où il y a un excédant de poids ?

Il est d'usage que cet excédant, résultant pour certaines marchandises, telles notamment que les savons, les cafés, les chanvres, etc., etc., de l'introduction de l'eau dans les fûts, caisses ou autres emballages, tourne au profit de l'assureur, et vienne alléger la perte que lui fait supporter la diminution de qualité survenue dans la marchandise.

Cet usage est, à nos yeux, contraire au but de l'assurance qui doit être d'indemniser l'assuré de la totalité de la perte subie.

Nous sommes donc d'avis qu'en pareil cas, les experts appelés à fixer le montant de l'avarie, doivent simultanément exprimer qne l'augmentation de poids occasionnée par un accident de navigation est de tant, et qu'ils ne calculent l'avarie que sur la quantité de marchandises réellement chargées et traitées par eux comme si elles avaient conservé à l'arrivée le même poids qu'au départ.

§ IV.

Vente de marchandises dont l'assortiment est détruit par l'effet de l'avarie.

202. — Une balle contenant 80 pièces de soieries assorties, à 200 fr. la pièce, est assurée pour la somme respectivement agréée de 16,000 fr. Lors de l'arrivée au lieu de destination, les experts constatent que sur ces 80 pièces 20 sont avariées, et que les 60 autres sont en état sain. Le correspondant de l'assuré fait vendre en une seule fois la balle entière, par conséquent les 80 pièces réunies.

Une expertise établit que le produit de la vente de la balle entière, si toutes les pièces fussent restées en état sain, aurait été de.	22,000 fr.
Mais à raison de l'avarie, et surtout parceque l'assortiment des pièces est détruit, cette balle ne donne pour produit brut que . . .	11,000 fr.
Le montant de l'avarie sur la balle entière, en procédant de la sorte, est donc de.	50 p. 100

L'assureur est-il tenu d'indemniser l'assuré dans cette proportion de 50 pour cent? Telle est la question que peut faire naître l'assurance de certaines marchandises assorties, et à l'examen de laquelle nous allons nous livrer.

L'assuré soutient l'affirmative. Il réclame le paiement de 50 p. 100 sur 16,000 fr., somme assurée, c'est-à-dire le paiement de 8,000 fr. Il fonde sa prétention sur ce que l'assurance porte sur une balle de 80 pièces, dès lors, sur un ensemble, sur un tout qu'il n'est pas permis de scinder en telles ou telles parties dans le réglement d'avaries, En conséquence, selon lui, du moment que ce tout subit une dépréciation, soit par suite d'une avarie, soit parceque l'assortiment des parties constitutives de ce tout est détruit, peu importe ; l'assureur doit supporter les conséquences qui dérivent de la nature particulière de l'objet assuré.

L'assureur répond : qu'il a assuré un tout, il est vrai, mais en reconnaissant à chaque subdivision de ce tout, en d'autres termes, à chaque pièce, un prix distinct, savoir : 200 fr. ; qu'il ignorait si, en expédiant une balle de 80 pièces de soieries assorties, l'assuré se proposait exclusivement de faire vendre en une seule fois la balle entière, à raison de l'assortiment, ou en diverses fois, un nombre déterminé de pièces ; que par cette raison, la dépréciation qu'ont subie les pièces restées saines par ce seul fait que l'assortiment n'existe plus, est une circonstance qui n'aurait pu tomber à sa charge qu'autant qu'il

se serait expressément soumis à en courir le risque. L'assureur ajoute : que s'il en était autrement, la prétention de l'assuré conduirait au même résultat que la faculté d'abandon, laquelle cependant ne peut être exercée, sauf certains cas spécifiés, que lorsque la détérioration de la marchandise a atteint les trois quarts de la valeur.

Ceci posé, l'assureur établit de la manière suivante le calcul de l'indemnité qu'il doit fournir à l'assuré :

Les 80 pièces de soieries ont été assurées pour la somme de 16,000 fr., ci	16,000 fr.
Si l'on avait procédé séparément à la vente des 20 pièces avariées, il en serait resté 60 autres, en état sain, qui seraient réputées avoir conservé chacune une valeur de 200 fr., et dès lors, prises en masse, une valeur de 60 × 200, c'est-à-dire 12,000 fr., ci.	12,000
Quant aux 20 pièces avariées, le produit brut de leur vente en état d'avarie aurait été, par hypothèse, de 140 fr. par chaque pièce, en tout 140 fr. × 20, ou 2,800 fr., ci . . .	2,800
Le produit brut de leur vente, si elles eussent été en état sain, aurait présenté 5,600 fr. ci	5,600
Dans ce cas le montant de l'avarie aurait été de 50 p. 100, ci	50 p. 100
En appliquant cette proportion à la partie de la somme assurée, représentant la valeur des 20 pièces avariées, savoir 4,000 fr. ci.	4,000
L'assureur aurait à payer 2,000 fr. ci	2,000

Nous pensons que la solution de la question doit être subordonnée aux faits. Il faudra s'attacher à reconnaître si l'assureur a consenti à prendre sous sa responsabilité le risque d'une perte pouvant provenir de ce que l'assortiment serait détruit, et à cet égard, le texte de la police, ou toute autre déclaration écrite, émanée de l'assureur, devra seule donner à l'assuré le droit d'être indemnisé de cette manière.

CHAPITRE QUATRIÈME.

DES AVARIES PARTICULIÈRES CONSISTANT EN DÉPENSES ET FRAIS FAITS POUR LE BIEN ET LA CONSERVATION DES MARCHANDISES ASSURÉES.

SOMMAIRE.

203. — Nécessité de ces frais et dépenses.
204. — Le réglement doit en être fait à part de celui des avaries proprement dites.
205. — Du bénéficiement des marchandises avariées, antérieur à la vente publique qui peut en être faite.
206. — De la question de savoir s'il existe un cas dans lequel l'assureur puisse être tenu de rembourser, outre l'intégralité de la somme assurée, le montant des dépenses et des frais dont il s'agit. — Distinction à établir entre le cas d'une assurance *indéfinie* et celui d'une assurance *limitée*.

207. — Précaution prise à cet égard par les assureurs.
208. — De l'époque à laquelle l'assuré est fondé à réclamer le paiement de ces frais et dépenses.

203. — Il a été parlé déjà des frais extraordinaires de vente et d'expertise faits au lieu de destination. Ces frais ont été soigneusement distingués des éléments constitutifs d'une avarie particulière sur marchandises.

Il s'agit en ce moment d'examiner une tout autre classe de dépenses et de frais qui, à la différence des premiers, constituent des avaries particulières. Ce sont les dépenses et les frais qui ont lieu pour le bien et la conservation des objets assurés, et que, conformément à une distinction consacrée par les lois (1), les négociants envisagent, quant à leur nature, sous un

(1) *Guidon de la mer*, chap. V, art. 1, 2, 3, 4. — Ordonn. de *France*, du mois d'août 1681, liv. III, tit. VII, art. 1, 2, 3. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. III. — Code de commerce *français*, art. 403. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 935, § 1 : « Pertenecen á la clase de averias « simples ó particulares los daños que sobrevienen al carga- « mento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio « de las cosas, por accidente de mar, ó por efecto de fuerza « insuperable, *y los gastos hechos para evitarlos y reparar-* « *los;* » ibid., § ult. « Se classificarán ademas como averias « simples ó particulares *todos los gastos* y perjuicios causados « en la nave ó *en su cargamento,* que no hayan redundado en « beneficio y utilidad comun de todos los interesados en el « mismo buque y su carga. »

tout autre aspect (1) que les avaries consistant en un dommage matériel.

Consultons les faits.

Dans le cours du voyage, un naufrage survient; on procède au sauvetage des marchandises, et ce sauvetage occasionne (2) nécessaire-

(1) Polices d'assurance d'*Alexandrie* d'*Egypte;* d'*Anvers*, art. 7, § 3; de *Bordeaux*, art. 5, 12; du *Hâvre*, art. 15; de *Londres;* de *New-Yorck;* de *la Nouvelle-Orléans;* de *Paris*, art. 21; de *Rotterdam;* de *Rouen*, art. 10; et de *Stockholm*.

(2) *ff*. *De lege Rhodiâ, de jactu*. L. IV, § 1. — *Nomos Rodiôn nautikos*, pars III, cap. XLV, XLVI. — *Rooles ou jugemens d'Oléron*, art. 3, 4. — Jugemens de *Damme*, ou lois de *Westcapelle*, jug. III, VIII. - *Jons-Bog*, Farmanna-log, chap. XII. — Droit maritime de *Wisby*, art, 17. — Statut de la ville de *Wisby*, liv. III, part. III, chap. IV. — Statut de *Riga* de 1270, art. 160. — *Gulaping* de *Norvège* de 1274, lansleiga-bolkr, chap. XXIII. — Loi de *Berghen* de 1274, Farmanna-log, chap. XI. — Statut maritime de *Lubeck* de 1299, art. 14, 15, 17. — Recès de *la ligue anséatique* de 1412, art. 1; de 1417, art. 2; de 1418, art. 2; de 1434, art. 3; de 1447, art. 1; de 1530, art. 20; de 1591, art. 45; de 1614, tit. IV, art. 29, et tit. IX, art. 4. — Statut de l'office de *Gazarie* de 1441, chap. XCIV, XCIX. — Statut de *Florence* du 28 janvier 1523, art. 8, 9, 10. — Ordonn. de 1540 pour le duché de *Prusse*, chap. XVI. — Ordonn. de *Lubeck* de 1542, art. 23. — Code maritime de *Danemarck* de 1561, art. 24, 49, 73. — Ordonn. de Philippe II de 1563 pour *les Pays-Bas*, tit. IV, art. 12. — Code de *Lubeck* de 1586, liv. VI, tit. III, art. 3, 4. — Statut de *Hambourg* de 1603, part. II, tit. XVII, art. 1, 5. — Code du duché de *Prusse* de 1620, liv. IV, tit. XIX, art. 3, § 3, 4, 5. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. V, chap. I, II, III, IV. — Statut de *Riga* de 1672, tit. V, art. 1. — Ordonn.

ment des frais; ou bien le capitaine est forcé de relâcher (1) dans un port intermédiaire, afin de mettre momentanément à terre les marchandises, soit simplement pour qu'on les visite, dans l'intérêt de leur conservation, soit pour qu'on les bonifie par suite d'un dommage que leur a fait éprouver une fortune de mer. De là des frais de déchargement, de magasinage, de remaniage, de rembarquement.

Si ces diverses mesures et plusieurs autres mesures analogues qu'il est inutile d'énumérer

de *France* du mois d'août 1681, liv. IV, tit. IX, art. 11, 13, 24, 26, 27, 40. — Code maritime de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. III, art. 1; chap. IV, art. 1, 2, 3, 4, 5, 8. — Code *géorgien* rédigé à la fin du XVIIe siècle par le prince *Vakhtang*, part. III, art. 364. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XIX. — Code de commerce *français*, art. 393, 403. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 921, 985, 989. — Ordonnance des 29 octobre = 21 novembre 1833 sur les fonctions des consuls de *France* dans leurs rapports avec la marine marchande, tit. V, art. 63, 65, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 76. — Polices d'assurance d'*Alexandrie d'Egypte*, de *Baltimore*, de *Lisbonne*, de *Stockholm* et de *Trieste*, art. 10.

(1) Código de comercio *Español* de 1829, art. 775 : « Los « gastos que se ocasionen en descargar y volver à cargar las « mercaderias en cualquier puerto de arribada, seran de cuenta « de los cargadores, cuando se haya obrado por disposicion « suya, ó con autorizacion del tribunal que hubiese estimado « conveniente aquella operacion para evitar daño y averia en « la conservacion de los efectos. » Voy. aussi l'art. 792 du même code.

ici n'étaient pas prises, ces marchandises pourraient ou s'avarier, si elles sont encore en état sain, ou être atteintes d'une avarie plus forte, si déjà elles ont éprouvé quelque dommage, ou même se perdre totalement. Par exemple, ce sont des barriques dont il faut resserrer les cercles afin d'éviter ou d'arrêter le coulage, ou bien ce sont des grains gonflés par l'humidité qu'il faut exposer à l'air et remanier pour les empêcher d'entrer en fermentation. Les frais et dépenses qui ont lieu dans ces cas et dans une foule d'autres du même genre, sont certes bien légitimes puisqu'ils résultent uniquement de mesures qui ont contribué au bien et à la conservation des marchandises assurées. Or, par cela seul qu'ils sont ainsi faits dans l'intérêt du propriétaire de ces marchandises, ils doivent naturellement tomber à sa charge (1), ou, pour mieux dire, à la charge de son assureur (2).

(1) Ordonn. du 19 juillet 1551 pour *les Pays-Bas*, art. 42. — Ordonn. de Philippe II de 1563, pour *les Pays-Bas*, tit. II, art. 6.

(2) *Casaregis*, Discursus legales de commercio, disc. III, n° 19 : « Ultra damni seu deteriorationis emendationem tenentur « etiam assecuratores ad omne id quod pro recuperandis aut « salvandis mercibus impensum fuit à navarcho vel quolibet « alio. » — Ordonn. promulguée à *Valladolid* le 14 juillet 1556 par Philippe II, art. 22, 43. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 8. — Ordonn. de *Rotterdam* de 1604

204. — Ces dépenses et ces frais ne sont pas des avaries, dans le sens rigoureux de ce mot, puisqu'on ne peut pas dire qu'ils soient des

et 1635, art. 13. — On lit les paroles suivantes dans une ancienne police d'assurance intitulée *Poliza general de ida a Indias* (voy. D. ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONPALAU, Código de las costumbres maritimas de Barcelona, append. p. 130), annexée à une ordonnance de *Séville* en date de 1555 : « Y entendiose, que si necesario fuere traspasar la mercade- « ria de un navio en otro, asi en mar como en puerto; y des- « cargar la mercaderia en tierra, y tornarla á cargar en el na- « vio ó navios donde fuere, ó en otros qualesquier casco ó « cascos; que lo puedan hacer, sin que pare perjuicio al que « se hace asegurar : y todas las costas que se hicieren, paga- « remos nos los aseguradores, quier vayan en salvo las merca- « derias, ó no. Y si algun caso aconteciese, damos licencia al « cargador, ó a la persona que de la mercaderia llevare cargo, « para que el le pueda poner la mano, y beneficiarla, ni mas « ni menos que si no estuviese asegurada. » — Une seconde police annexée à la même ordonnance (voy. *Capmany*, ibid., p. 131) et intitulée *Poliza general de venida de las Indias*, contient le passage suivant : « Y si algun caso aconteciese, « y si necesario fuese poner la mano en lo susodicho (carga- « mento) y beneficiarlo; se da licencia à la persona que se « hace asegurado, que de ello tuviere cuidado, para que pueda « beneficiarlo y hacer en ello como cosa propia, y de un navio « pasarlo en otro, y de otro en otro, asi en mar como en « puerto, y descargarlo en tierra, y tornarlo á cargar en el « navio ó navios donde vinieren, ó en otros qualesquiera que « lo puedan hacer sin que vos pare perjuicio. Y que las costas « que sobre ello se hicieren, que vos las pagaremos, quier se « cobre, ó no lo susodicho. » — On peut consulter aussi sur ce point les polices d'assurance jointes aux ordonnances de Philippe II de 1563 et 1570, pour *les Pays-Bas*.

dommages corporels éprouvés par les objets assurés. Aussi, quand il s'agit d'en opérer le réglement, doit-on le faire entièrement à part du réglement des avaries proprement dites.

Il y a plus : lors même que l'assureur ne serait passible d'aucun recours en avarie particulière pour dommage corporel, l'action en répétition de ces frais et dépenses n'en serait pas moins valablement exercée contre lui par l'assuré. Enfin l'assureur serait également assujéti à l'obligation d'en payer le montant dans le cas où ils auraient été faits sans succès, pourvu du moins que ce fût de bonne foi et que les comptes produits à cet égard fussent régulièrement dressés et dûment justifiés (1).

205. — Nous avons précédemment parlé (2) du bénéficiement des marchandises avariées qui doit être opéré soit en cours de voyage, soit après l'arrivée au port de destination. Le principe que nous avons posé sur ce point nous fournira le moyen de résoudre la question de savoir si, lorsqu'il devient nécessaire de procéder à une vente publique, l'assuré ou son représentant au lieu de destination, ne doit pas, avant de faire

(1) Voy. les polices d'*Amsterdam* et de *Rotterdam*.

(2) Voy. ci-dessus n° 146.

vendre les marchandises avariées, prendre dans le plus bref délai toutes les mesures possibles pour tenter d'arriver au bénéficiement de ces marchandises, de manière à diminuer autant qu'il dépendra de lui l'étendue de l'avarie, à la charge par l'assureur, dont la responsabilité sera ainsi restreinte, de rembourser les frais et dépenses nécessités par ce bénéficiement.

Un auteur qui a fourni des renseignements dignes d'intérêt sur l'ancien commerce des assurances à Amsterdam, *Ricard* (1), après avoir énuméré les principales obligations de l'assuré, dit : « L'assuré, ou celui qui reçoit par son or-
« dre ou autrement la marchandise assurée, en
« cas que ladite marchandise arrive avec avarie
« au port de sa destination ou en quelque autre
« lieu que ce soit, doit en avoir autant de soin
« que si elle le regardait uniquement ou que si
« c'était lui qui en eût couru les risques; il doit
« *bonifier, vendre* la marchandise et disposer
« du tout de la manière la plus convenable aux
« assureurs ou à qui appartiendra. » — Ajoutons que de nos jours certains assureurs français émettent une opinion semblable à celle de l'auteur que nous venons de citer, lorsqu'ils

(1) Traité général du commerce, tom. II, p. 459.

énoncent (1) dans leurs polices : « que, soit que « l'assuré ait fait délaissement ou non, et sans « préjudicier à ses droits, il demeure tenu de « veiller à la salvation et conservation des ob- « jets assurés, et il est autorisé à *les faire bé- « néficier,* recharger sur un ou plusieurs bâ- « timents, à *les vendre* si besoin est, etc., etc. »

Quant à nous, à ne consulter que les notions les plus simples de l'équité, nous ne doutons pas que l'assuré ou son mandataire ne doive faire toutes les tentatives possibles pour accomplir ce bénéficiement préalable. Toutefois, dans la rigueur du droit, nous ne croyons pas qu'une obligation de ce genre soit, en toutes circonstances, imposée à l'assuré. Nous ne le regardons comme responsable que d'une incurie manifeste et prolongée.

Mais il est un cas dans lequel l'inaccomplissement de l'obligation du bénéficiement des marchandises devrait être sévèrement reproché à l'assuré, et donner même naissance contre lui à une action en dommages-intérêts de la part de l'assureur. Nous voulons parler du cas dans lequel, à l'aide d'une collusion excessivement répréhensible, l'assuré ferait vendre publique-

(1) Voy. les polices de *Bordeaux,* art. 5, et de *Nantes,* art. 22.

ment les marchandises avariées, les ferait acheter par un tiers qui ne s'en rendrait adjudicataire que nominalement ; puis, après les avoir reçues des mains de ce tiers officieux, en opérerait à peu de frais le bénéficiement, et, en les vendant enfin pour son propre compte, en retirerait un prix énorme comparativement à celui de l'adjudication publique. Il y aurait là une fraude palpable, et un gain illicite, aux dépens de l'assureur ; ce qui serait intolérable.

206. — On s'est demandé si, dans le cas où des dépenses ont été faites en cours de voyage pour la conservation des marchandises, et où celles-ci périssent ensuite en totalité, l'assureur doit rembourser, outre l'intégralité de la somme assurée, le montant des dépenses faites ?

Cette question doit se résoudre par une distinction à établir entre le cas d'ailleurs fort rare d'une assurance *indéfinie*, et celui d'une assurance *limitée*.

Dans le cas d'une assurance *indéfinie*, c'est-à-dire lorsque l'assureur s'est obligé, en vertu d'une clause expresse, tant à réparer les diverses espèces de dommages matériels que pourraient subir les marchandises assurées, qu'à payer toutes les dépenses qui pourraient avoir lieu pour leur conservation, l'assureur doit alors

être tenu du remboursement, non-seulement de l'intégralité de la somme assurée, en cas de perte totale, mais encore de toutes les dépenses faites antérieurement à cette perte. C'est ce qu'a décidé la Cour de Cassation par arrêt du 15 décembre 1830 (1) dans les termes suivants : « Attendu « que les dispositions invoquées du Code de « Commerce qui, en principe général, n'enga- « gent la responsabilité de l'assureur, même en « cas de perte totale du navire, que jusqu'à con- « currence de la somme assurée, n'interdisent « pas aux parties la faculté de faire des stipula- « tions plus étendues qui mettent à la charge « de l'assureur, outre le remboursement de la « somme assurée, celui des frais occasionnés « par les avaries qui ont précédé la perte totale « du navire ; — Attendu que la Cour Royale de « Bordeaux (2) a reconnu, en fait, l'existence de « semblables stipulations dans les polices d'as- « surance du navire la Néréïde *et de sa car-* « *gaison;* etc. »

Il en est tout autrement dans le cas d'une assurance *limitée*. Il est bien vrai que lorsque la

(1) Voy. le Rec. périod. de M. *Dalloz*, année 1832, part. I, p. 17.

(2) Voy. même recueil, année 1828, part. II, p. 44, arrêt de la Cour royale de Bordeaux du 3 décembre 1827.

perte totale des marchandises a lieu, l'assuré se trouve à découvert non-seulement de la valeur respectivement agréée de ses marchandises, mais aussi du montant des dépenses dont il s'agit ; néanmoins, comme l'assureur, dans le cas d'une assurance *limitée*, a voulu positivement restreindre sa responsabilité, en tout événement, à la somme fixée de gré à gré dans la police ; il est clair, du moment que cette somme est absorbée par suite de la perte totale, que l'assuré ne peut rien exiger en sus du paiement qui en est fait. S'il en était autrement et que les dépenses se fussent multipliées, il n'y aurait pas de raison pour que l'assureur ne se vît contraint à payer le double, le triple ou le quadruple, de la somme assurée. — Nous invoquerons à l'appui de notre opinion l'autorité de M. Pardessus (1), et celle d'un arrêt rendu par la Cour de Cassation dans une affaire fort grave, le 8 janvier 1823 (2).

Voici dans quels termes est conçu cet arrêt : « La Cour, vu les articles 332, 393 et 409 du « Code de Commerce ; — Attendu que si l'ar- « ticle 332 exige que la police d'assurance ex-

(1) Cours de droit commercial, tome III, p. 427, n° 862.

(2) Voy. le Rec. alphab. de M. *Dalloz*, tome II, v° assurance, p. 28.

« prime la chose assurée et le coût de l'assu-
« rance, c'est d'après le principe qu'en cas de
« perte totale de la chose assurée, les assureurs
« ne sont tenus que jusqu'à concurrence de la
« somme qu'ils ont assurée, et dont ils ont reçu
« la prime : que ce principe, fondé sur la nature
« des choses, et commun à tous les contrats syn-
« allagmatiques, est consacré par l'article 393,
« sans être contredit par l'article 350 du même
« code, qui, en déclarant que les assureurs sont
« responsables de toutes les fortunes de mer, ne
« dit pas qu'ils en répondront même au-delà de
« la somme qu'ils ont assurée ; — Qu'il serait
« aussi contraire à l'équité qu'à l'essence de tout
« contrat qui renferme des obligations récipro-
« ques et proportionnelles, d'assujettir l'assu-
« reur, qui ne stipule et qui ne reçoit de prime
« que pour une somme déterminée, à fournir
« une somme plus forte que celle pour laquelle
« il s'est engagé, et à raison de laquelle il a reçu
« la prime qui est le prix de son engagement ;
« — Qu'enfin, on ne saurait argumenter de l'ar-
« ticle 409, parceque sa disposition, toute spé-
« ciale au cas qu'elle régit, se trouvant absolu-
« ment étrangère et sans rapport à celui du
« litige, il n'y a, dans l'espèce, aucune induction
« à en tirer ; — De tout quoi il résulte, qu'en

« décidant que la compagnie d'assurances de-
« vait, pour n'avoir pas déclaré qu'elle assurait
« franc d'avarie, payer à raison des sinistres
« partiels qui avaient précédé l'échouement avec
« bris, plus que la somme qu'elle avait assurée,
« et pour laquelle elle avait reçu une prime de
« tant pour cent, la Cour Royale de Poitiers a
« violé les articles 332 et 393, et faussement ap-
« pliqué l'article 409 du Code de Commerce,
« casse, etc. »

207. — Au surplus, il est essentiel de remarquer que, par mesure de précaution surérogatoire, la plupart des polices d'assurance contiennent ces mots : « En aucun cas, les assureurs « ne peuvent être tenus de payer au-delà de la « somme assurée. » Ou ceux-ci plus explicites encore : « Les sommes souscrites par chaque « assureur sont la limite de ses engagements : « il ne peut jamais être tenu de payer au-delà. »

208. — Il nous reste à examiner à quelle époque l'assuré peut réclamer le paiement des dépenses faites en cours de voyage, pour le bien et la conservation des marchandises assurées.

Selon une opinion assez généralement répandue, le recouvrement du montant de ces dépenses ne peut être poursuivi par l'assuré qu'après l'arrivée du navire au port de destination, en

même temps que la réparation du dommage corporel.

Quant à nous, qui sommes loin de voir dans ces dépenses une conséquence d'un dommage corporel et qui les distinguons positivement de celui-ci, nous pensons qu'elles peuvent être recouvrées par l'assuré, avant même que le navire ne soit parvenu au lieu de sa destination. Remarquons en effet que l'assureur qui, sur la remise à lui faite des pièces et documents justificatifs de l'opportunité et de la réalité du paiement des frais et dépenses, en remboursera le montant, ne s'exposera jamais à payer trop par la suite, si une perte totale survenait, puisque la somme respectivement agréée dans la police, établissant la limite de sa responsabilité, il se trouvera toujours en temps utile pour défalquer la somme déjà payée à raison de ces frais et dépenses du montant de la somme totale dont le paiement lui serait demandé.

CHAPITRE CINQUIÈME.

DES FRANCHISES.

SOMMAIRE.

209. — De l'origine des *franchises*.
210. — De la différence qui existe entre une *franchise* et une augmentation de prime. — Exemple.
211. — Quand le montant de l'avarie excède celui de la *franchise*, l'assureur doit-il ne payer que l'excédant de la première sur la seconde?
212. — Les *franchises* s'appliquent-elles aux avaries qui se composent uniquement de frais et dépenses?
213. — De la clause : *franc d'avarie*.

209. — L'application souvent heureuse, mais plus souvent encore infructueuse, du calcul des probabilités, aux risques de divers genres que courent les objets expédiés par voie de mer, a eu pour résultat de faire sentir combien était grande, en matière d'assurances maritimes, la difficulté de dresser avec précision et sûreté une échelle proportionnelle de primes.

Cette difficulté, jointe à celle de déterminer dans quels cas les déchets, diminutions et pertes subis par des marchandises assurées, provenaient ou non de leur vice propre, a fait naître

'idée d'introduire en faveur de l'assureur le droit de se dispenser de payer à l'assuré le montant du dommage matériel éprouvé par les objets mis en risque, quand ce dommage n'excéderait pas *tant pour cent*.

En même temps se trouvait implicitement donné à l'assuré l'avertissement de soigner l'emballage de ses marchandises, puisque sa négligence à cet égard pouvait tourner à son préjudice.

Telle est l'origine de la restriction qu'on a qualifiée du nom de *franchise* et dont l'emploi est aujourd'hui généralement répandu.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que la plupart des anciens monuments de la législation maritime en matière d'assurances (1), d'accord en cela avec ceux d'une époque plus ou moins

(1) Ordonn. de Philippe II de 1570, pour *les Pays-Bas*, art. 25 : « Dat indien de schade, soo wel vander voorseyde « avarye als andersins, niet en excedeert een ten honderden, « die asseureur oft verzekereer en sal niet ghehouden wesen « in eenighe schade oft restour. » — *Guidon de la mer*, chap. XX, art. 9 : « Ne pourra le greffier dresser répartition d'au- « cunes avaries, si elle n'excède un pour cent en frais et vic- « tuailles, et, quand l'avarie avient par tourmente, si elle ne « passe cinq pour cent. » — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 26. — Ordonn. de *Middelbourg* du 30 septembre 1600, art. 18. — Ordonn. de *Rotterdam* de 1604 et 1635, art. 17. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. VI, chap. VII. — Statut de *Riga* de 1672, tit. VII, art. 8. — Or-

voisine de nous (1), ont mis sur la voie de cette clause restrictive lorsque, soit pour proscrire par anticipation des réclamations qui n'auraient porté que sur une somme par trop minime (2), soit pour éviter des frais qui eussent excédé souvent le montant du dommage causé, et absorbé la prime acquise à l'assureur, ils ont posé en règle générale qu'une demande pour avaries ne serait point recevable si l'avarie, soit particulière, soit commune, n'excédait pas telle partie déterminée de la valeur des choses endommagées. Mais, pour seconder le développe-

donn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 47. — *Cronius*, Tractatus de jure assecurationum, cap. VI, § 116.

(1) Ordonn. de *Rotterdam* du 28 janvier 1721, art. 44. — Ordonn. de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XXI, art. 11. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XXII, art. 49. — Ordonn. d'*Amsterdam* de 1744, art. 34. — Réglement de *Copenhague* du 1er juillet 1746 sur les avaries, art. 4, 6. — Ordonn. de *Suède* du 20 octobre 1750, part. II, art. 1. — Editto di Carlo Emmanuele, re di *Sardegna*, del 30 agosto 1770, cap. V, art. 18. — Code général *des Etats prussiens* du 5 février 1794, art. 2274. — Code de commerce *français*, art. 408. — Regulamento das avarias resolvido para *Portugal* em o anno de 1820, art. 10. — Nova regulaçao da casa dos seguros da praça de *Lisboa* de 30 d'agosto de 1820, art. 22. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 965.

(2) *Weskett*, a complet digest of the theory, laws and practice of insurance, v° *particular average*, p. 385, n° 3. — *Park*, a system of the law of marine insurances, p. 21. — *Stevens*, an essay on average, p. 202.

ment des opérations d'assurances, il fallait qu'une fois consacrée par la législation, cette règle offrît dans l'une de ses applications les plus usuelles un surcroît de garantie réclamé par la position spéciale des assureurs (1). De là l'extension toute naturelle, et d'ailleurs fort légitime, que lui donnèrent les usages commerciaux, en portant le taux de la franchise à un chiffre plus élevé que ne l'était celui qu'avaient adopté divers législateurs.

A peine est-il nécessaire d'ajouter que dans l'usage l'élévation de ce chiffre est toujours en raison directe de l'étendue des risques inhérents à l'assurance de telle ou telle classe d'objets. C'est ainsi que certaines marchandises sont habituellement assurées à la franchise de trois ou de cinq pour cent, que d'autres le sont à celle

(1) Il y a dans le code de commerce espagnol de 1829 une disposition générale en matière de réglement d'avaries, qu'on peut invoquer ici; c'est celle de l'article 966 combiné avec l'article 965. Voici le texte de l'un et l'autre de ces articles. Art 965 : « Para que sea admisible la demanda de averias, es « necesario que el importe de esta sea superior á la centesima « parte del valor comun de la nave y su cargamento. » — Art. 966 : « Las disposiciones de este tituló no obstarán para que « las partes hagan *los convenios especiales que tengan á bien* « *sobre la responsabilidad, liquidacion y pago de las averias;* « en cuyo caso se observaran estos puntualmente, aun cuando « se aparten de las reglas que ván establecidas. »

de dix ou de quinze, et que d'autres enfin le sont même à celle de vingt et de vingt-cinq.

La plupart des polices actuellement en vigueur sur les grandes places de commerce contiennent un tableau détaillé des franchises applicables aux diverses marchandises qui peuvent faire l'objet du contrat d'assurance. Nous renvoyons sur ce point le lecteur au texte de chacune de ces polices (1).

210. — Il semble, à la première vue, qu'il n'existe pas de différence entre une franchise stipulée au profit de l'assureur et une augmentation de prime. Cette différence est cependant très réelle et entièrement à l'avantage de l'assuré.

En effet, si, à raison de certains risques d'une haute gravité, l'assureur demandait à l'assuré une prime très forte, l'assurance ne se conclurait peut-être pas, car il faudrait alors que l'assuré déboursât une fois pour toutes une somme assez élevée. Mais l'assureur, pour se couvrir d'autant des risques qu'il doit courir, et, en même temps, pour faciliter à l'assuré la conclusion du contrat, consent à ne prendre, même

(1) Voy. les polices d'assurances d'*Amsterdam*, d'*Anvers*, de *Bordeaux*, de *Hambourg*, du *Hâvre*, de *Marseille*, de *Nantes*, de *Paris*, de *Rouen*, de *Trieste*.

pour les risques dans lesquels le danger est le plus imminent, qu'une prime modique, et se contente d'ajouter qu'il restera à l'abri de toute obligation de rembourser le montant du dommage, si ce dommage n'excède pas tant pour cent.

Ainsi, par exemple, on a fait assurer de Russie pour la France, moyennant une prime de 1,000 fr., des pelleteries, pour une somme respectivement agréée de. . . .	50,000 fr.
L'assureur a stipulé que la franchise sera de. .	10 p. 100
Arrivées à destination, les pelleteries sont vendues.	
Le produit brut de la vente en état d'avarie est de	54,600
Le produit brut de la vente en état sain eût été de	60,000
Le montant de l'avarie est donc de	9 p. 100
Cette proportion appliquée à 50,000 fr., somme assurée, donne	4,500
Or, la franchise est de 10 p. 100 sur 50,000 fr., c'est-à-dire.	5,000

L'assureur n'aura donc rien à rembouser dans ce cas.

Quant à l'assuré, il aura déboursé 1° 1,000 fr. pour prime, 2° 4,500 fr., montant de l'avarie évaluée à 9 pour cent, par cela seul qu'il restera à découvert de cette somme qui ne lui aura pas été remboursée.

Mais, quelle différence saillante entre la po-

sition de l'assuré dans ce cas, et celle qu'il aurait occupée si, en contractant avec l'assureur, il s'était soumis à lui payer immédiatement pour prime, non pas 1,000 fr. seulement, mais en outre, 4,500 fr. à raison de la probabilité assez grande d'une avarie; en tout, 5,500 fr. Cette somme de 5,500 fr. aurait été de la sorte irrévocablement déboursée par l'assuré, à titre de prime, quelle qu'eût dû être l'issue de sa spéculation, que les marchandises assurées fussent ou non atteintes d'avarie; tandis qu'ici, l'on voit au contraire que l'assuré s'était engagé à payer, en tous cas, 1,000 fr. seulement pour prime, et 4,500 fr. éventuellement. Il y avait donc de sa part, relativement à ces 4,500 fr., une obligation sous condition suspensive, et non pas une obligation pure et simple, ce qui est bien différent.

211. — Quand le montant de l'avarie excède celui de la franchise, l'assureur doit-il ne payer que l'excédant de la première sur la seconde, ou n'exercer aucune retenue et payer la totalité du montant de l'avarie?

Les usages, sur ce point délicat à l'égard duquel les auteurs furent naguère (1) partagés d'opinions, varient selon les pays.

(1) *Valin*, Comment. sur l'ordonn. de 1681, liv. III, tit. VI,

Ainsi, sur certaines places de commerce, telles que *Anvers*, *Baltimore*, *Boston*, *Brême*, *Hambourg*, *Londres*, *Lubeck*, *la Nouvelle-Orléans*, *New-York*, *Philadelphie*, etc., etc., les assureurs paient habituellement à l'assuré le montant de l'avarie, sans aucune déduction, lorsque cette avarie dépasse le maximum de la franchise.

A l'inverse, sur d'autres places telles que *Bordeaux*, *Gênes*, *le Hâvre*, *Livourne*, *Marseille*, *Nantes*, *Paris*, *Rouen*, *Trieste*, etc., etc., l'usage des assureurs est de ne payer que l'excédant de l'avarie sur la franchise.

Cela est conforme aux vrais principes.

Admettre l'usage contraire, c'est-à-dire obliger l'assureur à payer la totalité du montant de l'avârie, quand le taux de la franchise est dépassé par celle-ci, c'est non-seulement rendre à peu près illusoire le moyen fort légitime employé par l'assureur, pour s'affranchir d'une partie du préjudice qui résulterait tant du vice propre des objets mis en risque, que de l'impossibilité d'approprier exactement les primes aux chances multipliées de la navigation ; il y a plus :

art. 47. — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 165. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XII, sect. XLIV, § 4. — *Estrangin*, sur *Pothier*, p. 250.

c'est faire dégénérer le contrat d'assurance en un élément de gain illicite pour l'assuré, et assigner d'avance à son incurie et aux manœuvres frauduleuses dont il pourrait se rendre coupable, un véritable brevet d'impunité.

En effet, il est facile de concevoir que l'assuré qui verra ses marchandises atteintes d'une avarie dont le taux sera inférieur à celui de la franchise stipulée, se sentira intéressé à seconder l'accroissement de cette avarie jusqu'à ce qu'elle ait dépassé, ne fût-ce que très légèrement, le taux de la franchise, s'il a la certitude d'obtenir dans ce cas le paiement d'une indemnité qui couvre la totalité du dommage.

Voilà l'abus auquel il fallait obvier; rien de mieux donc à cet égard, que de laisser prélever par l'assureur la franchise, alors même qu'elle est dépassée par le chiffre de l'avarie.

212. — Les franchises doivent-elles s'appliquer aux frais et dépenses qui ont eu lieu pour le bien et la conservation des marchandises ?

Nous pensons que non. Le double motif qui a fait admettre l'établissement d'une franchise en cas d'avarie proprement dite, c'est-à-dire en cas de dommage matériel subi par des marchandises, n'existe plus dès qu'il s'agit d'avaries qui se composent uniquement de dépenses et frais

faits en cours de voyage, pour la conservation de ces marchandises. Aussi est-il convenable que les assureurs n'exercent, à raison de ce genre d'avaries, d'autre retenue que celle qui leur est strictement nécessaire pour se mettre à l'abri de réclamations dont l'objet serait de trop peu d'importance.

C'est, au surplus, ce qu'ont parfaitement senti les assureurs de plusieurs grandes places de commerce, et notamment ceux d'*Anvers*, de *Bordeaux*, du *Hâvre*, de *Paris* et de *Rouen*. Quand des avaries particulières sur marchandises consistent uniquement en frais ou dépenses extraordinaires, et qu'elles s'élèvent soit à un, soit à deux, soit à trois pour cent, ils en paient le montant à l'assuré, quelles que soient d'ailleurs les franchises établies à l'égard des avaries consistant en dommages matériels.

Les polices des diverses places de commerce ci-dessus mentionnées sont explicites sur ce point, ainsi qu'on en peut juger par les citations suivantes :

1° Police d'*Anvers*, art. 7 : « Lorsque les « avaries particulières sur les marchandises « proviennent seulement de pillage, *de frais* « *ou dépenses*, et qu'elles s'élèvent à trois

« pour cent, elles sont remboursées, nonob-
« stant les franchises stipulées aux articles 8,
« 9 et 10 ci-après (qui ne concernent que les
« avaries consistant en dommages matériels). »

2° Police de *Bordeaux*, art. 12 : « Lorsque
« les avaries particulières se composeront seu-
« lement de frais et non d'altération de qualité,
« elles seront payées, si elles s'élèvent à trois
« pour cent; les assureurs renonçant pour ce
« cas aux franchises stipulées dans l'article pré-
« cédent (relativement aux avaries consistant
« en dommages matériels); et, le cas échéant,
« il leur sera bonifié un pour cent seulement. »

3° Police du *Hâvre*, art. 3 : « Les avaries
« particulières sur marchandises ne provenant
« que de frais, et toutes avaries grosses, seront
« remboursées, pour les voyages de long cours,
« sous la retenue d'un pour cent, et de deux pour
« cent pour les voyages au petit et au grand ca-
« botage, sur les valeurs assurées. »

4° Police de *Paris*, art. 21 : « Les franchises
« déterminées par l'article précédent ne se pré-
« lèvent que sur les avaries matérielles. Les
« avaries particulières, qui ne se composent
« que de frais ou qui proviennent d'une contri-
« bution proportionnelle, sont remboursées
« sous la retenue d'un pour cent de la somme

« assurée, et cela indépendamment des avaries « particulières matérielles. »

5° Police de *Rouen*, art. 10 : « Les avaries « ne provenant que de frais, seront remboursées « sous la retenue de un pour cent. Lesquelles « avaries, avec celles particulières, le cas « échéant, seront cumulées, et la retenue sera « prise sur ces dernières seulement. »

213. — Il nous reste à faire remarquer que l'assureur peut non-seulement restreindre l'étendue de ses engagements en cas d'avaries, à l'aide de l'une des franchises précitées, mais même se décharger de toute responsabilité à cet égard en insérant dans la police la clause *franc d'avarie,* dont l'effet est de ne laisser à sa charge que les dommages ou pertes résultant des événements qui donnent ouverture au délaissement.

Il fut un temps où sur certaines places maritimes de l'Italie, telles que Gènes, par exemple, le véritable sens de cette clause, formulée par les mots *escluso getto ed avaria,* fut totalement méconnu. On soutint que, loin de décharger l'assureur de toute responsabilité en cas d'avarie proprement dite, elle devait avoir pour unique objet de le mettre à couvert d'une avarie minime, ou d'un jet d'une importance

secondaire, *di modica avaria, ò di modico gettito.* En France, on fit plus. D'une part, on éleva des doutes sur la légitimité de son origine et de ses effets (1), et de l'autre, on alla même jusqu'à la frapper de réprobation (2); mais ces doutes, qui au surplus n'étaient ceux que d'un petit nombre de personnes, et cette réprobation qui n'émanait que de quelques magistrats, s'effacèrent devant l'évidence du principe de la liberté des conventions (3) en matière d'assurances maritimes, et l'on vit les auteurs les plus recommandables proclamer le véritable

(1) *Valin*, Comment. sur l'ordonn. de la marine du mois d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 47.

(2) « Nous, lieutenant-général en l'amirauté et mers du Levant, faisons très expresses inhibitions et défenses à tous « courtiers royaux, notaires, et à tous autres, de plus à l'avenir insérer dans les polices d'assurance aucune clause portant que *les assureurs seront francs d'avaries,* à peine de « nullité desdites clauses, de 3000 livres d'amende, d'être déclarés responsables des accidents qui pourraient en dériver, sauf, « en cas de récidive, de plus grandes peines. Et pour que personne « n'en puisse prétendre cause d'ignorance, notre présente ordonnance sera, à la diligence du procureur du roi, signifiée aux syndics des courtiers royaux et notaires, publiée et affichée aux lieux accoutumés. Fait à Marseille, dans le palais « et chambre du conseil, le 21 mai 1718. » — Cette ordonnance fut annulée par le parlement d'Aix. Voy. *Emérigon*, chap. XII, sect. XLV.

(3) Voy. le préambule de la déclaration du roi de France, du 17 août 1779, concernant les assurances.

sens et la légitimité de la clause *franc d'avarie*.

Ainsi *Pothier* inséra dans son traité du contrat d'assurance (1) le passage suivant : « Quelquefois on stipule par la police que les assureurs ne seront pas tenus des avaries, ou qu'ils seront *francs d'avaries*. Le sens de cette clause est qu'ils ne se chargent que des accidents qui causent une perte entière des effets assurés, et qui donnent lieu au délaissement, et qu'ils ne se chargent point de tous les autres.

Ainsi encore *Emérigon*, s'appuyant sur la vaste expérience qu'il avait acquise dans les affaires maritimes, n'hésita pas à dire (2) : « La clause *franc d'avarie* est prise parmi nous d'une manière universelle. Elle met les assureurs à couvert de toute avarie simple et de toute avarie grosse, quelque importante qu'elle soit, suivant la règle qui veut qu'en matière d'assurance les clauses générales soient entendues dans un sens absolu. »

Il n'est plus de doutes qui puissent s'élever aujourd'hui en France, sur la validité et la portée réelle de la clause *franc d'avarie*, de-

(1) N° 166.
(2) Traité des assurances, chap. XII, sect. XLV.

puis qu'elle a été formellement consacrée par l'article 409 du Code de commerce, qui est ainsi conçu : « La clause *franc d'avarie* af-
« franchit les assureurs de toutes avaries, soit
« communes, soit particulières, excepté dans
« les cas qui donnent ouverture au délaissement,
« et dans ces cas les assurés ont l'option entre le
« délaissement et l'exercice de l'action d'a-
« varie. »

C'est également en ce sens qu'est entendue la clause *franc d'avarie* dans la plupart des contrées où les assureurs croient devoir en invoquer le bénéfice pour se mettre à couvert des dangers que présente le transport de certaines marchandises.

CHAPITRE SIXIÈME.

DU RÉGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES PAR SÉRIES OU PAR CAPITAUX DISTINCTS.

SOMMAIRE.

214. — Des causes qui ont donné naissance à ce mode de réglement des avaries particulières sur marchandises.

215. — En quoi consiste-t-il ?
216. — Premier exemple d'un réglement de cette espèce.
217. — Second exemple.
218. — Remarque.
219. — Du cas dans lequel des marchandises de natures distinctes, assurées par la même police, et soumises à des franchises différentes, ont été divisées par séries.
220. — Exemple d'un réglement d'avaries dans ce cas.
221. — Du réglement des frais de vente publique ou d'expertise, lorsqu'il y a réglement d'avaries par *séries*.

214. — Quelque légitime que fût l'établissement des franchises, on ne tarda pas à reconnaître que quelques-unes pouvaient parfois devenir trop onéreuses aux assurés.

Ainsi, il arrivait souvent que, sur un chargement composé de plusieurs colis compris dans la même assurance, un seul colis était avarié, et que l'assureur n'en prélevait pas moins la franchise sur le capital entier ; ou bien, la police comprenait des marchandises de natures différentes, et l'avarie, quoique ne portant que sur les marchandises d'une seule nature, donnait lieu au prélèvement de la franchise sur la valeur de l'ensemble. Cela était doublement injuste, puisque, d'une part, il n'y avait qu'une portion d'atteinte, et que, d'autre part, on appliquait une franchise commune à des marchandises qui, assurées séparément, auraient

supporté peut-être une franchise beaucoup moindre.

La nécessité d'une modification se fit donc sentir.

215. — On conçut alors l'idée de diviser la masse totale des objets assurés dans une seule et même police, en plusieurs parties distinctes, dont chacune représenterait un capital particulier, sur lequel porterait le calcul de l'indemnité réclamée, et, par conséquent, l'application de la franchise. Chaque capital particulier devait se composer d'un certain nombre d'unités telles que caisses, barriques, sacs ou balles, classées entre elles par ordre de marques, de numéros, d'arrimage ou de déchargement.

Telle a été l'origine du réglement d'avaries par séries. Les exemples suivants feront ressortir l'avantage qui en résulte pour l'assuré.

216. — *Ier Exemple.*

Cent pièces de vin, valant chacune 100 fr., sont assurées pour une valeur respectivement agréée de 10,000 fr., à la franchise de 10 pour cent. Il est convenu que dans le cas où des avaries auront lieu, elles seront réglées par séries de 25 pièces, suivant l'ordre des numéros.

En route, 10 pièces valant ensemble 1000 fr.,

sont totalement perdues. Le montant de la perte est alors de 10 p. 100 sur la somme assurée.

Si l'on calculait l'indemnité due pour cette même perte sur l'ensemble des 100 pièces assurées moyennant 10,000 fr., l'assureur, en vertu de la franchise de 10 p. 100 qu'il a stipulée à son profit, n'aurait rien à payer. Mais l'usage des séries conduit à un tout autre résultat.

En fait, il est prouvé que sur les 100 pièces de vin assurées, 6 appartenant à la première série ont été entièrement perdues, et que 4 autres, faisant partie de la seconde série, ont subi le même sort.

Le réglement s'établit de la manière suivante :

Ire série. — Nos 1 à 25.

Valeur assurée		2,500 fr.
Perte	600 fr.	
Franchise 10 p. 100 sur 2,500 fr.	250	
Excédant de la perte sur la franchise	350	

IIe série. — Nos 26 à 50.

Valeur assurée		2,500 fr.
Perte	400 fr.	
Franchise sur 2,500 fr. . . .	250	
Excédant.	150	

IIIe série. — Nos 51 à 75.

Valeur assurée		2,500 fr —
Perte	0 fr.	
Franchise sur 2,500 fr. . . .	250	
Excédant	0	

IVe série. — Nos 76 à 100.

Valeur assurée		2,500 fr —
Perte	0 fr.	
Franchise sur 2,500 fr	250	
Excédant.	0	

Récapitulation des sommes à payer par l'assureur.

1° Sur la première série.	350 fr.
2° Sur la deuxième série.	150
En tout, net.	500

217. — *IIe Exemple.*

Le réglement par séries s'opérerait de la même manière, si le préjudice subi par l'assuré, au lieu d'être le résultat de la perte totale d'une partie des objets mis en risque, consistait en une détérioration matérielle.

Nous supposons donc, en adoptant les mêmes données que celles admises dans le cas qui précède, que plusieurs pièces de vin sont avariées

à des degrés différents, et que l'avarie s'élève à 25 pour cent sur l'ensemble des 100 pièces.

Si l'on n'avait pas établi de séries, l'assureur devrait payer sur la somme assurée. . . . . 10,000 fr.

La proportion de 25 p. 100, c'est-à-dire	2,500 fr.	
Moins la franchise de 10 p. 100.	1,000	
Par conséquent. . .	1,500	

Mais il est établi, par expertise, que l'avarie totale de 2,500 fr. s'est répartie sur les séries de la manière suivante :

Ire série. — Avarie de 80 p. 100 sur 2,500 fr., ci.	2,000 fr.
IIe série. — Avarie de 20 p. 100 sur 2,500 fr., ci.	500
Total égal au montant de l'avarie générale.	2,500

Les troisième et quatrième séries sont restées intactes.

Ceci posé, le réglement a lieu.

Ire série. — Nos 1 à 25.

Valeur assurée		2,500 fr.
Perte	2,000 fr.	
Franchise 10 p. 100 sur 2,500 f.	250	
Excédant de l'avarie sur la chise	1,750	

IIe série. — Nos 26 à 50.

Valeur assurée	2,500 fr.

Perte	500 fr.	
Franchise sur 2,500 fr. . . .	250	
Excédant	250	

IIIe série. — Nos 51 à 75.

Valeur assurée		2,500 fr.
Perte	0 fr.	
Franchise sur 2,500.	250	
Excédant.	0	

IVe série. — Nos 76 à 100.

Valeur assurée		2,500 fr.
Perte	0 fr.	
Franchise sur 2,500 fr. . . .	250	
Excédant.	0	

Récapitulation des sommes à payer par l'assureur.

1° Sur la première série.	1,750 fr.
2° Sur la deuxième série.	250
En tout, net	2,000

L'assuré recevra donc, par suite de l'établissement des séries, 500 fr. de plus que dans le cas où le réglement d'avarie n'aurait pas eu lieu par séries.

218. — On reconnaîtra facilement que plus l'avarie générale qui a atteint la totalité des objets assurés se concentre sur un moindre nombre de séries, parmi celles qui sont une fois

établies, plus l'excédant de l'avarie sur la franchise augmente, et plus, par conséquent, est grande l'indemnité que l'assureur est obligé de payer.

219. — Lorsque des marchandises de diverses natures, et soumises à des franchises différentes, sont assurées dans la même police, et qu'elles n'ont pas été classées par séries, il est certain qu'en cas d'avaries subies par les unes et les autres, le réglement doit s'opérer sur chaque nature de marchandises en particulier, en lui appliquant la franchise qui lui est propre. Telle est la conséquence d'un principe que nous avons précédemment posé.

Ce principe doit à plus forte raison s'appliquer au cas dans lequel des marchandises de natures distinctes, assurées par la même police, et soumises à des franchises différentes, ont été divisées par séries.

Voici comment le réglement devra être établi dans ce cas.

220. — On a assuré, dans la même police, une somme totale de 21,000 fr. sur des cafés et des papiers ; savoir :

1° 12,000 fr. sur 90 sacs de café, à la franchise de 5 pour 100, avec division en trois séries de 30 sacs chacune ;

2° 9,000 fr. sur 60 caisses de papier, franchise de 10 pour 100, avec division en t séries de 20 caisses chacune.

En arrivant à destination, les marchand sont avariées.

Réglement d'avaries.

CAFÉS.

Ire série. — Nos 1 à 30.

Valeur assurée		4,00
Avarie de 50 p. 100 sur 4,000 fr.	2,000 fr.	
Franchise de 5 p. 100 sur 4,000 fr.	200	
Excédant.	1,800	

IIe série. — Nos 31 à 60.

Valeur assurée.		4,00
Avarie de 37,5 p. 100 sur 4,000 fr.	1,500 fr.	
Franchise de 5 p. 100 sur 4,000 fr.	200	
Excédant.	1,300	

IIIe série. — Nos 61 à 90.

Valeur assurée.		4,00

Avarie de 47,5 p. 100 sur 4,000 fr.	1,900 fr.	
Franchise de 5 p. 100 sur 4,000 fr.	200	
Excédant.	1,700	

PAPIERS.

Ire série. — Nos 1 à 20.

Valeur assurée		3,000 fr.
Avarie de 8,33 p. 100 sur 3,000 fr.	250 fr.	
Franchise de 10 p. 100 sur 3,000 fr.	300	
Excédant	0	

IIe série. — Nos 21 à 40.

Valeur assurée.		3,000 fr.
Avarie de 83,33 p. 100 sur 3,000 fr.	2,500 fr.	
Franchise de 10 p. 100 sur 3,000 fr.	300	
Excédant	2,200	

IIIe série. — Nos 41 à 60.

Valeur assurée.		3,000 fr.
Avarie de 30 p. 100 sur 3,000 fr.	900 fr.	
Franchise de 10 p. 100 sur 3,000 fr.	300	
Excédant	600	

Récapitulation des sommes à payer :

1° *Sur les cafés.*

Dans la première série. . . .	1,800 fr.		
Dans la deuxième série. . . .	1,300		
Dans la troisième série. . . .	1,700		
	4,800	ci	4,800

2° *Sur les papiers.*

Dans la deuxième série. . . .	2,200 fr.	
Dans la troisième série. . . .	600	
	2,800	2,800
Net à payer en tout.		7,600

221. — Ici se présente la question de savoir comment doit s'opérer le réglement des frais extraordinaires de vente publique ou d'expertise lorsqu'il y a réglement d'avaries par séries. Pour rendre plus claire la solution de cette question, commençons par examiner ce qui doit se passer dans un cas plus simple que celui duquel elle ressort.

---

§ I.

Ainsi, plaçons-nous d'abord dans l'hypothèse

où une franchise a été stipulée, mais où il n'a pas été convenu que le réglement s'opérerait par séries. Que décider alors relativement aux frais extraordinaires de vente publique ou d'expertise ?

Si le montant de l'avarie est inférieur à celui de la franchise, l'assureur, ainsi que nous l'avons précédemment établi, ne doit aucune indemnité à raison du dommage matériel subi par les marchandises, car ici sa position est la même en vertu de la franchise, que s'il n'y avait pas d'avarie. D'où il suit que les frais de vente ou d'expertise, étant réputés n'être que la conséquence du dommage matériel, ne doivent pas être remboursés par l'assureur, puisqu'ici ce dommage est considéré comme n'existant pas.

Au contraire, si le montant de l'avarie excède celui de la franchise, l'assureur doit payer l'excédant du premier sur le second. Or, s'il est responsable d'un dommage, il doit l'être des conséquences directes ou indirectes de ce dommage; donc, à ce dernier titre, les frais dont il s'agit sont à sa charge.

Prenons un exemple.

On a fait assurer pour 24,000 fr. huit caisses d'indigo, à la franchise de 3 p. 100. Il n'a pas été établi de séries. Des avaries ont lieu et sont

évaluées à 50 p. 100 de la valeur du chargement. Les frais de vente publique s'élèvent à 1,200 fr.

Le réglement se fera de la manière suivante :

Somme assurée.		24,000 fr.
Avarie de 50 p. 100 sur 24,000 fr.	12,000 fr.	
Franchise de 3 p. 100 sur 24,000 fr.	720	
Excédant de l'avarie sur la franchise.	11,280	
A quoi il convient d'ajouter pour frais justifiés.	1,200	
Total à payer à l'assuré.	12,480	

§ II.

Occupons-nous maintenant du cas où, comme dans celui qui précède, une franchise existe, mais où l'on est convenu, en outre, que le réglement des avaries s'opérera par séries.

Que décider à l'égard des frais de vente publique ou d'expertise ? L'assureur doit-il payer la totalité de ces frais, dès qu'une seule serie aura été atteinte d'une avarie dont le montant excèdera celui de la franchise ? ou bien, la masse des frais doit-elle être subdivisée en autant de

portions qu'il y aura de séries, de telle sorte que la portion de frais afférente à une série ne doive être payée qu'autant qu'il y aura à payer un excédant de l'avarie sur la franchise, dans cette série ?

Plusieurs personnes pensent que l'assureur doit payer la totalité des frais, du moment que dans une seule série le taux de la franchise a été dépassé par le montant de l'avarie. En effet, disent-elles, la vente publique ou l'expertise qui a occasionné ces frais, avait pour but de contribuer à fixer la quotité de la perte générale subie par l'ensemble des marchandises assurées, et non la quotité de la perte éprouvée par telle ou telle série en particulier. Il n'y a donc ni dans le fait de la vente ou de l'expertise, ni dans le fait des frais relatifs à l'une ou à l'autre de ces formalités, rien de spécial à chaque série. Qu'une avarie plus ou moins étendue tombe à la charge de l'assureur, voilà ce qui suffit pour lui imposer l'obligation de payer la totalité des frais.

Nous sommes loin de partager cette opinion, car nous repoussons le caractère de généralité qu'on veut attribuer à la vente, à l'expertise et aux frais.

S'il est vrai que les marchandises comprises

dans chaque série doivent être considérées comme formant un capital tellement distinct et séparé, que chaque série donne lieu à un réglement spécial, il en faut conclure que ce réglement doit être dressé sous tous les rapports, de la même manière que le serait un réglement ordinaire, sur un ensemble de marchandises. Or, dans un réglement ordinaire, les frais de vente ou d'expertise ne sont portés en compte à la charge de l'assureur, qu'autant que l'avarie dont les marchandises sont atteintes excède le taux de la franchise. Il en doit être de même dans le réglement de chacune des séries. La masse des frais faits pour l'ensemble des marchandises sera donc subdivisée autant que possible, d'une manière égale entre les séries, et dans chaque série, la quotité proportionnelle de frais ne sera payée par l'assureur que lorsqu'il sera tenu d'indemniser l'assuré de l'avarie dont cette série aura été atteinte.

Cette décision peut paraître rigoureuse, mais nous l'adoptons parceque nous la croyons parfaitement conforme aux vrais principes.

Et d'ailleurs, qu'on veuille bien le remarquer, la division par séries n'a jamais lieu que dans l'intérêt de l'assuré. Si donc il arrive parfois qu'il ne soit pas remboursé de la totalité

des frais dont il s'agit, il n'y a là qu'un minime inconvénient qui se trouve largement compensé par l'avantage que lui offre le réglement des avaries par séries.

D'un autre côté, plus est grand pour l'assuré l'avantage résultant de la convention d'un réglement par séries, plus aussi la faveur qui lui est accordée doit être restreinte dans ses justes limites. Or, l'assuré ne franchirait que beaucoup trop facilement ces limites à l'égard des frais de vente publique ou d'expertise si, loin d'être intéressé à ne faire que ceux qui sont strictement nécessaires, il n'avait au contraire aucuns ménagements à garder vis-à-vis de l'assureur. Il est donc essentiel que, faute de mieux, le frein de l'intérêt personnel le retienne; et c'est ce qui doit avoir lieu d'après le mode de subdivision des frais que nous admettons dans tout réglement d'avarie par séries.

Donnons un exemple de ce mode de réglement en reprenant les mêmes données que ci-dessus.

8 caisses d'indigo ont été assurées pour 24,000 fr. à la franchise de 3 p. 100. Il est convenu qu'en cas d'avarie le réglement se fera par séries de deux caisses. Les frais de vente publique sont de 1,200 fr.

Réglement d'avaries.

Ire série. — Nos 1 et 2.

Valeur assurée.		6,0(
Avarie de 50 p 100 sur 6,000 fr.	3,000 fr.	
Franchise de 3 p. 100 sur 6,000 fr.	180	
Excédant de l'avarie sur la franchise	2,820	
Prorata de la série aux frais.	300	
Total à payer sur la série.	3,120	

IIe série. — Nos 3 et 4.

Valeur assurée.		6,0(
Avarie de 2 p. 100 sur 6,000 fr.	120 fr.	
Franchise de 3 p. 100 sur 6,000 fr.	180	
Excédant de l'avarie sur la franchise.	0	

IIIe série. — Nos 5 et 6.

Valeur assurée.		6,00
Avarie de 83,33 p. 100 sur 6,000 fr.	5,000 fr.	
Franchise de 3 p. 100 sur 6,000 fr.	180	
Excédant de l'avarie sur la		

franchise.	4,820
Prorata de la série aux frais.	300
Total à payer sur la série.	5,120

IVe série. — Nos 7 et 8.

Valeur assurée.		6,000 fr.
Avarie de 1 p. 100 sur 6,000 fr.	60 fr.	
Franchise de 3 p. 100 sur 6,000 fr.	180	
Excédant de l'avarie sur la franchise.	0	

Récapitulation des sommes à payer :

1° Sur la première série. . .	3,120 fr.
2° Sur la troisième série. . .	5,120
En tout net.	8,240

SECTION DEUXIÈME.

DU RÉGLEMENT DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES DONT ON DISPOSE DANS UN PORT INTERMÉDIAIRE.

SOMMAIRE.

222. — Comment doit s'opérer le réglement de l'indemnité due à l'assuré lorsque, dans un port intermédiaire, on dispose

des marchandises atteintes d'avaries qui consistent en dommages matériels.
223. — Examen d'une première opinion sur cette question.
224. — Examen d'une seconde opinion.
225. — Examen d'une troisième opinion.
226. — Résumé. — Solution de la question.
227. — Du cas où les avaries particulières reconnues dans un port intermédiaire consistent en dépenses faites pour le bien des marchandises.

222. — Il n'a été parlé jusqu'ici de la manière d'opérer un réglement d'avaries particulières sur marchandises que dans la supposition du cas, heureusement le plus fréquent, où ces marchandises parviennent au lieu de leur destination.

Il reste à examiner sur quelles bases doit s'opérer le réglement lorsque, par suite de l'un des événements dont l'assureur est responsable, les marchandises ne peuvent pas atteindre ce lieu et sont vendues publiquement dans un port intermédiaire.

Par exemple, le navire a échoué; il est impossible de le remettre en état de continuer sa route, et, d'une autre part, on ne trouve à affréter aucun autre navire pour conduire les marchandises à destination. Elles sont avariées (1) et deviennent l'objet d'une vente publique.

(1) Código de comercio *Español* de 1829, art. 976 : « Re-

A quelle indemnité l'assuré aura-t-il droit ?

Les opinions sont partagées sur cette question dont nous nous empressons de reconnaître toute la gravité.

223. — L'opinion qui est le plus généralement adoptée, accorde à l'assuré le droit de se faire payer par l'assureur la différence entre le produit net offert par la vente publique des mar-

« conociéndose en el puerto de la arribada que alguna parte « del cargamento ha padecido averia, hará el capitan su decla- « racion á la autoridad que conozca de los negocios de co- « mercio, dentro de las veinte y cuatro horas, y se conformará « á las disposiciones que dé sobre los géneros averiados el « cargador ó cualquiera representante de este que se halle pre- « sente. » — Art. 977 : « No hallándose en el puerto el car- « gador ni persona que lo represente, se reconocerán los géne- « ros por peritos nombrados por los jueces de comercio, ò el « agente consular en su caso, los cuales declararán la especie « de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, « los medios de repararlo, ó de évitar al menos su aumento ó « propagacion, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque « y conduccion al puerto donde estuvieren consignados. En « vista de la declaracion de los peritos, proveera el tribunal lo « que estime mas util á los intereses del cargador, y el capitán « en ejecucion lo decretado, quedando responsable de cualquiera « infraccion ò abuso que se cometa. » — Art. 979 : « No pu- « diendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de per- « derse, ni permitiendo su estado que se dé lugar á que el car- « gador ó su consignatario den por si las disposiciones que mas « les conviniesen, se procederá á venderlos con las mismas so- « lemnidades prescritas en el articulo anterior, depositándose « su importe, deducidos los gastos y fletes, á disposicion de los « cargadores. »

chandises, dans le port intermédiaire, et la somme assurée par la police.

Mais accueillir cette opinion, c'est mettre à la charge de l'assureur le paiement de certains frais et droits exigibles dans le lieu de la vente, qui ne devraient pas peser sur lui ; et c'est en outre le soumettre aux chances presque toujours défavorables de l'état du marché dans ce lieu.

224. — Suivant une autre opinion, il faut, de même que si les marchandises avaient atteint le lieu de leur destination, appliquer au capital assuré dans la police la différence résultant de la comparaison des produits bruts de vente en état d'avarie et en état sain, constatés dans le port intermédiaire.

Mais d'abord, ce serait souvent élever contre l'assuré un obstacle insurmontable, que de le contraindre, sous peine d'être déclaré non recevable dans sa demande, à administrer la preuve de ce qu'auraient valu les marchandises en état sain, au jour et au lieu de la vente en état d'avarie, car, dans ce lieu, non-seulement il peut ne pas se rencontrer d'experts pour déterminer quel aurait été le produit brut en état sain, mais, à supposer même qu'il s'en rencontrât, comme l'assuré n'est pas représenté par un man-

dataire ou par un consignataire des marchandises dans ce lieu ainsi qu'il l'est dans celui de destination, le défaut d'expertise ne peut pas devenir contre lui l'objet d'un grief plausible.

Il est à remarquer en outre que, même dans le cas où la constatation par expertise, du produit brut en état sain, pourrait être faite, le montant de l'avarie serait fixé sur une fausse échelle de comparaison, en d'autres termes, sur l'état du marché dans le port intermédiaire, tandis que l'assuré, en entreprenant sa spéculation, avait en vue un tout autre marché. Or, cette substitution d'un marché à l'autre ne peut pas être envisagée comme une chance commerciale à laquelle l'assuré et l'assureur aient implicitement consenti à se soumettre.

225. — Une troisième opinion, professée par un auteur dont les connaissances en droit maritime sont, à nos yeux, d'un très grand poids, veut que la valeur constatée au lieu de destination du navire et au temps où il eût pu y arriver, serve de base au calcul de la perte et à celui de l'indemnité. — « Je persiste à penser, « dit M. *Dubernad* (1), que la perte, résultant,

(1) Dans son commentaire sur le chap. IX, tom. II, p. 559

« pour l'assuré, de la nécessité d'une vente faite « dans un lieu où elle ne produit pas ce qu'elle « eût rendu à celui où elle eût dû arriver, et n'é- « tant plus la conséquence de la chance com- « merciale à laquelle l'assureur doit toujours « rester étranger, celui-ci en devrait être pas- « sible ainsi qu'il était responsable de l'événe- « ment qui l'a occasionnée. En un mot, il me « semble que les obligations de l'assureur de- « vraient être les mêmes que celles tracées aux « art. 234 et 415 du code, et que la valeur cons- « tatée au lieu de destination du navire, et au « temps où il eût pu y arriver, devrait servir « de base au calcul de la perte et de l'indem- « nité. — Je conçois, au surplus, combien cette « question se rattache à celle de l'assurance du « profit, et toutes les objections que cette der- « nière peut faire naître relativement à l'au- « tre, etc., etc. »

Le principe émis par l'auteur que nous venons de citer serait certainement le plus équitable à adopter, s'il était susceptible d'une application complète ; mais malheureusement il ne l'est pas, du moins à notre avis.

Nous sommes convaincus que si l'on pouvait

du traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes par *W. Benecke*.

déterminer d'une manière précise, tant le produit brut qu'aurait donné la vente des marchandises en état sain, au lieu de destination, à l'époque probable à laquelle elles auraient dû y arriver, que le produit brut en état d'avarie, au même lieu et à la même époque, et qu'on appliquât à la somme assurée la différence résultant de la comparaison de ces produits entre eux, le réglement d'avaries serait dressé alors avec toute l'exactitude possible; mais où est le moyen, dans le cas exceptionnel dont il s'agit, d'établir les deux termes de la comparaison, les produits bruts?

Nous admettons toutefois, par voie de concession, et non comme reconnaissance de la possibilité du fait en tous cas indistinctement, qu'on puisse établir le premier terme, le produit brut en état sain, au lieu de destination, à l'époque probable à laquelle y seraient arrivées les marchandises; mais nous disons que jamais on ne pourra préciser ce qu'au même moment et dans le même lieu auraient valu brut les marchandises en état d'avarie; car, pour cela, il faudrait de deux choses l'une, ou que des experts vissent de leurs propres yeux ces marchandises, afin de juger du degré de leur détérioration, ou que, dans leur état d'avarie, ces marchandises fussent

vendues publiquement dans le lieu même de la destination, ce qui est impossible.

Invoquera-t-on les articles 234 et 415 (1) du Code de Commerce français? — Nous répondrons que, sans doute, ils admettent qu'on peut déterminer ce qu'auraient valu à l'époque et au lieu du déchargement du navire, des marchandises qui y seraient parvenues avec lui, si, dans le cours du voyage, elles n'avaient pas été, pour cause d'urgence, mises en gage, vendues ou jetées à la mer. Mais ces articles 234 et 415 n'impliquent nullement la nécessité de fixer ce qu'auraient valu les mêmes marchandises en état d'avarie, puisqu'il ne s'agit pas d'avaries

(1) Art. 234 : « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après « l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux « de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par « le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix, « chez l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le « magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à « concurrence de la somme que les besoins constatés exigent. « Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront « compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. » — Art. 415 : « Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant « du lieu du déchargement. Leur qualité est constatée par la « production des connaissements et des factures s'il y en a. »

dans les diverses hypothèses qu'ils envisagent, mais uniquement de perte totale. Ces articles ne détruisent donc en rien ce que nous avons dit de la nécessité et, en même temps, de l'impossibilité de constater le produit brut en état d'avarie.

Enfin, se rejettera-t-on sur le produit brut offert par la vente des marchandises avariées, dans le port intermédiaire, pour le rapprocher du produit brut qui serait résulté de la vente en état sain, au lieu de destination ? Nous dirons : qu'admettre ces deux termes disparates de comparaison, ce sera commettre une anomalie et exposer l'assureur et l'assuré aux différences souvent très grandes qui se manifesteront entre l'état du marché dans un lieu, et l'état du marché dans l'autre.

226. — En résumé, notre avis est : qu'aucune des opinions que nous avons retracées n'est exclusivement admissible, et que la question devra se trancher, ou par une transaction, quand l'assureur et l'assuré accéderont à ce moyen amiable, ou par une décision arbitrale dans laquelle les circonstances seules serviront de règle.

227. — Lorsque des dépenses extraordinaires sont faites pour le bien des marchandises débarquées dans un port intermédiaire, et qu'elles

se trouvent être du nombre de celles qu'
visage comme constitutives d'avaries p
lières, elles doivent être remboursées à l'
sur la justification qu'il produit de leur
tunité; mais le réglement des avaries d
espèce doit toujours être distinct de cel
avaries qui consistent en dommages mat

TITRE QUATRIÈME.

DU PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ DUE PAR SUITE D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES, ET DE SES EFFETS.

SOMMAIRE.

228. — De l'époque à laquelle doit être formée la demande en paiement de l'indemnité due par suite d'avaries particulières sur marchandises.
229. — Des personnes auxquelles appartient le droit de demander ce paiement à l'assureur.
230. — De l'époque à laquelle ce paiement doit avoir lieu. — Elle est déterminée soit par une convention expresse, soit par les lois ou les usages.
231. — De la bonification pour prompt paiement.
232. — De la condamnation au paiement par provision.
233. — Des effets du paiement régulièrement opéré.

228. — Nous avons eu déjà occasion d'établir que l'assuré n'est recevable à diriger contre l'assureur une demande en réglement d'avaries particulières sur marchandises, et, par suite, en paiement d'indemnité, qu'autant qu'il allègue, à titre de fait accompli, l'existence d'un

dommage matériel ou d'une dépense, et qu'en même temps il produit ou promet de produire, lorsqu'il se les sera procurés, les documents propres à justifier l'objet de sa réclamation. Nous avons également établi qu'une demande de ce genre, non-seulement ne doit jamais être prématurée, mais de plus, à l'inverse, ne doit en aucun cas être tardive, et que, faute par l'assuré d'avoir exercé son action en temps utile, l'assureur peut le repousser en invoquant contre lui la prescription.

Les développements que nous avons précédemment fournis à ce sujet, et auxquels nous ne pouvons que nous référer, font suffisamment connaître le délai dans lequel l'assuré doit agir, afin d'obtenir la réparation du préjudice subi.

229. — D'une autre part, les principes que nous avons posés relativement à la capacité requise de l'assuré, au moment de la formation du contrat d'assurance sur marchandises, servent naturellement à résoudre la question de savoir à qui appartient le droit de demander à l'assureur le paiement de l'indemnité due par suite d'avaries particulières atteignant les objets mis en risque.

En règle générale, ce droit n'appartient qu'à l'assuré qui l'exerce soit directement, soit in-

directement, par l'intermédiaire d'une personne chargée de le représenter et munie à cet égard de pouvoirs réguliers, dont l'exhibition peut toujours être exigée par l'assureur, dès qu'il croit essentiel de connaître l'intéressé direct à l'assurance.

Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que le droit dont il s'agit peut être dévolu à des tiers; et encore ne sont-ils fondés à s'en prévaloir que lorsqu'un titre irrécusable en dépouille l'assuré et le leur transfère. Les principes du droit commun fixent les limites dans lesquelles les exceptions auxquelles nous faisons allusion ici doivent se circonscrire.

La plupart des polices (1) prévoyant, du reste, de la part de l'assuré, le cas spécial d'une cession volontaire de ses droits à l'indemnité, par la voie la plus simple et la plus rapide de toutes, c'est-à-dire par la tradition du titre souscrit à son profit, énonçent que le paiement du montant de cette indemnité pourra être réclamé par tout porteur de la police, muni des pièces justificatives du chargement et de la perte. Cette clause, que les besoins du commerce ont depuis

(1) Voy. notamment celles d'*Anvers*, art. 12; de *Marseille*, art. 17; de *Paris*, art. 24; de *Rouen*, art. 23.

longtemps dictée (1), est en parfaite harmonie avec les plus stricts principes du droit maritime, et n'a pas moins de force que la clause aux termes de laquelle il est établi que le paiement sera fait à tout individu au profit duquel la police aura été régulièrement endossée.

230. — Il est loisible aux parties contractantes de fixer, d'un commun accord, l'époque précise à laquelle le paiement du dommage devra s'effectuer.

La détermination de cette époque est habituellement l'objet d'une clause spéciale de la police. Certains assureurs s'engagent à payer aussitôt après la justification et le réglement du dommage (2); d'autres, au contraire, se réservent le droit de ne payer que quinze jours (3), un mois (4), deux mois (5), trois mois (6) après la justification précitée, ou bien tantôt un

(1) Voy. ap. *Emérigon*, Traité des assurances, chap. II, sect. III, une ancienne police de *Nantes*.

(2) Voy. les polices d'*Anvers*, art. 11; de *Bordeaux*, art. 4; de *Lisbonne;* de *Rouen*, art. 23; de *Trieste*, art. 17.

(3) Voy. la police de *Paris*, art. 24.

(4) Voy. les polices de *Nantes*, art. 26; de *New-Yorck;* de *la Nouvelle-Orléans;* de *Stockholm*.

(5) Voy. la police de *Boston*.

(6) Voy. les polices d'*Alexandrie* d'*Egypte;* d'*Amsterdam;* de *Baltimore;* du *Hâvre*, art. 24; de *Rotterdam*.

mois (1), tantôt deux mois (2) après la simple notification de la perte survenue.

En l'absence de toute convention de la part de l'assureur et de l'assuré sur l'époque du paiement, il faut suivre les règles établies par la législation sous l'empire de laquelle le contrat a été formé. Ces règles ont été posées (3) avec netteté par les lois anciennes, de même que par les lois nouvelles.

(1) Voy. la police de *Marseille*, art. 17.

(2) Voy. la police de *Hambourg*.

(3) Ordenanzas para los seguros maritimos hechas por el magistrado municipal de *Barcelona*, en 1458, art. 17 : « ..... Otrosi, « que todos los aseguradores, y cada uno de ellos, hayan de « pagar las cantidades que hubiesen asegurado, esto es, la « parte que por ellas les fuese pedida, dentro de dos, tres, « quatro ó sies meses de diferencia, segun las distancias de los « parages que mas abaxo se declaran, contaderos despues de « haber llegado aviso cierto à Barcelona, à juicio de los consules « por la perdida, daño, ò desgracia acaecida à la nave ò à las « cosas aseguradas : para los quales seguros se hara pronta « execucion como si fuese para cambios. » — Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1484. — Ordenanzas para los seguros maritimos de *Sevilla*, con respecto à la navegacion à las Indias occidentales, en 1555. — Ordonn. de Philippe II, de 1570, pour *les Pays-Bas*, art. 23. — Coutume d'*Anvers* de 1582, rub. LIV, art. 4. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 25. — Code maritime de *Suède* de 1667, part. VI, chap. XII. — Statut de *Riga* de 1672, tit. VII. — Code de *Danemarck* de 1683, liv. IV, chap. VI, art. 9. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, cap. XXII, art. 45. — Code de commerce

231. — Rien n'interdit aux parties la faculté de convenir que, dans le cas où l'assureur manifestera un empressement réel à effectuer le paiement du dommage avant l'expiration du délai fixé par le contrat ou par la loi, il pourra exercer une retenue de tant pour cent (1) sur la somme dont il sera constitué débiteur. La dénomination d'*escompte* ou de *bonification pour prompt paiement* a été affectée (2) à cette retenue que les usages de certaines places de commerce ont même établie *de plano*, au profit de l'assureur.

Il est une retenue d'un autre genre que l'as-

français, art. 382. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 881.

(1) Voy. la police du *Hâvre*, art. 24.

(2) *Ricard*, Négoce d'Amsterdam, p. 259. — Voy. une ancienne police de *Nantes*, ap. *Emérigon*, Traité des assurances, chap. II, sect. III. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. II, p. 514 « Sconto che godono gli assicuratori « in grazia del pronto pagamento, e che è calcolato à ragione « di due ed anche di tre p. % secondo i diversi usi delle piazze « dove è fatto il contratto, ha luogo soltanto, quando gli assi- « curatori son contenti di pagare senza difficolta allo scadere « del termine del pagamento; ma se pagano in vigor di sen- « tenza e cosi dopo fatto un giudizio, lo sconto non è più dovuto, « e gli assicuratori son tenuti a pagare l'intiero. È però ne- « cessario che la contradizione sia formale, e non serve una « semplice protesta à ciò che fosse fatto per avere d'all' assicu- « rato quelle prove che è tenuto à dare per giustificare gli es- « tremi della sua azione. »

sureur est également fondé à exercer : c'est celle du montant de la prime. Lorsque la somme représentative du prix du risque lui est encore due au moment du réglement définitif de l'indemnité, on doit regarder comme une mesure de toute justice et d'équité (1) qu'il établisse, jusqu'à due concurrence, une compensation entre cette somme et celle qu'il doit payer à l'assuré. Certaines polices (2), en tant que de besoin, lui réservent d'une manière explicite l'exercice de ce droit.

232. — Lorsque, en matière d'avaries particulières sur marchandises, des contestations s'élèvent entre l'assureur et l'assuré, et que la décision judiciaire qui les tranche n'est nullement revêtue d'un caractère définitif, il n'y a pas lieu d'admettre comme règle absolue l'ancien adage, *primò pagare e poi litigare*, que diverses lois et coutumes maritimes se sont approprié en termes plus ou moins positifs (3), mais de

(1) *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 163. — *Emérigon*, Traité des assurances, chap. XVIII, sect. II, § 3.

(2) Voy. les polices de *Baltimore;* de *Boston;* du *Hâvre*, art. 24 ; de *Marseille*, art. 21 ; de *New-York;* de *la Nouvelle-Orléans;* de *Paris*, art. 25.

(3) Ordenanzas para los seguros maritimos hechas por el magistrado municipal de *Barcelona* en 1458. — Ordenanzas de *Barcelona* hechas en 1484. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 883.

manière, il est vrai, à ne paraître vouloir l'appliquer, en général, qu'aux cas de délaissement (1). En d'autres termes, la condamnation au paiement provisoire, moyennant caution, ne devra être prononcée contre l'assureur que quand les circonstances feront ressortir aux yeux des juges (2) l'opportunité de cette mesure.

Telle est l'opinion de VALIN (3) qui, à cet égard, s'exprime dans les termes suivants : « La condamnation au paiement par provision « n'est pas tellement de nécessité, que le juge « ne puisse la différer et même s'en dispenser ; « ce qui doit dépendre des circonstances, c'est-

(1) *Guidon de la mer*, chap. III, art. 2. — Ordonn. de *France* du mois d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 61. — Code de commerce *français*, art. 384.

(2) Statut de *Florence* du 15 juin 1526, art. 4 : « Si ordina « che quello che la scritta dice *che prima si abbia a pagare,* « *e poi litigare*, s'intenda quando chi si sarà fatto assicurare « innanzi mostri la polizza del caricamento, et produchila in- « nanzi a detti offiziali, et in defetto di quelle chiarezze, o tes- « timoni, o testimonianze autentiche de' caricamenti di tali « robe, et etiam chiarezza del caso avverso delle robe, et se « sieno autentiche, si stia alla semplice dichiarazione di detti « offiziali per lor partito da farsi senza solennitá alcuna. Il qual « fatto semplicemente, et senza ordine di judizio vaglia, et al- « lora si faccia l'esecuzione della scritta secondo l'ordine di « quella, et innanzi non si possa fare, et fatta non vaglia. » — Ordonn. du 25 mai 1537 pour *les Pays-Bas*.

(3) Comment. sur l'ordonn. de la marine, du mois d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 61.

« à-dire du plus ou moins de créance que l'on « peut donner aux sortes de preuves rapportées « par l'assuré. Arrêt du Parlement d'Aix, du 23 « septembre 1745. De même, si le connaissement, qui est la preuve la plus naturelle du « chargement, est attaqué de fraude et de collusion par des circonstances imposantes. Autre « arrêt d'Aix, du 2 février 1741, et sentence de « Marseille, du 4 décembre 1751. De même encore, si la somme assurée n'est pas liquide, « la condamnation provisoire ne doit intervenir « qu'après la liquidation. STRACCHA, *De assec.* « *gloss.* 29, *n*° 8. Ainsi jugé par sentence de « Marseille, du 31 janvier 1751. »

233. — Le paiement régulièrement opéré a pour effet direct d'éteindre les droits que la police donnait à l'assuré contre l'assureur, et pour effet indirect, mais néanmoins rigoureusement nécessaire, de subroger celui-ci dans les droits de celui-là envers les tiers dont le dol ou la faute a causé le dommage subi par les objets assurés (1).

(1) Código de comercio *Español* de 1829, art. 884 : « Pagando el asegurador la cantidad asegurada, se subroga en el « lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que « le competan sobre los que por dolo ó culpa causaron la perdida « de los efectos que aseguró. »

La nécessité de la subrogation admise par le droit maritime au profit de l'assureur, en pareil cas, se démontre d'elle-même. Elle a pour objet d'interdire à un assuré de mauvaise foi le moyen de contraindre des tiers à lui payer le montant d'une perte dont l'assureur l'a déjà indemnisé, et d'obvier ainsi à l'existence d'un abus qui ferait dégénérer le contrat d'assurance en une source de gains scandaleux pour l'un des contractants.

TITRE CINQUIÈME.

DE LA JURIDICTION DEVANT LAQUELLE DOIVENT ÊTRE PORTÉES LES CONTESTATIONS ENTRE L'ASSUREUR ET L'ASSURÉ, RELATIVES AUX AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

SOMMAIRE.

234. — Division de la matière.

234. — Nous ne parlerons que d'une manière extrêmement sommaire,

1° De la juridiction à laquelle doit être soumis le jugement des contestations qui surgissent entre l'assureur et l'assuré, en matière d'avaries particulières sur marchandises;

2° De la forme en laquelle cette juridiction est appelée à statuer;

3° Des principes dont elle est tenue de faire

l'application au fond même des contestations qui lui sont déférées.

Nous nous occuperons successivement de ces trois points principaux, dans trois sections différentes.

SECTION PREMIÈRE.

DE LA JURIDICTION A LAQUELLE DOIT ÊTRE SOUMIS LE JUGEMENT DES CONTESTATIONS QUI SURGISSENT ENTRE L'ASSUREUR ET L'ASSURÉ, EN MATIÈRE D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SOMMAIRE.

235. — De la juridiction arbitrale.
236. — Des tribunaux de commerce.

235. — Plus sont graves, et parfois ardues, les questions qui se rattachent à la matière des assurances maritimes en général, et notamment au réglement des avaries particulières sur marchandises, plus il est essentiel (1) que le soin de les résoudre soit confié à des juges qui

(1) *Emérigon,* Traité des assurances, chap. XX. — *Baldasseroni,* delle assicurazioni marittime, tom. IV, p. 231, 232.

se trouvent naturellement conduits à puiser, dans la spécialité de leur position, des lumières et une expérience à l'absence desquelles le zèle le plus sincère et les intentions les plus louables ne peuvent pas toujours suppléer.

C'est assez dire qu'à cet égard il doit être libre aux parties intéressées de soustraire à la juridiction ordinaire la connaissance de leurs contestations, pour la déférer à des hommes de leur choix, en d'autres termes, à des arbitres.

Aussi la faculté de compromettre, dont le droit commun investit, dans la généralité des affaires litigieuses, toute personne qui a la libre disposition de ses droits, est-elle pleinement accordée, par le droit maritime (1), à l'assureur et à l'assuré.

Il est rare que les parties, entre lesquelles intervient un contrat d'assurance, s'abstiennent d'exercer cette faculté. La preuve en est dans le

(1) Ordonn. du mois d'août 1681, pour la *France*, liv. III, tit. VI, art. 70, 71, 72, 73, 74. — Ordonn. de *Hambourg* du 10 septembre 1731, tit. XIX, art. 1, 5. — Ordonn. de *Suède* du 20 octobre 1750, part. III, chap. III. — Editto del re di *Sardegna* del 30 agosto 1770, cap. V, art. 21. — Code de commerce *français*, art. 332. — Nova regulaçaô da casa dos seguros da praça de *Lisboa* de 30 d'agosto de 1820, art. 37. — Código de comercio *Español* de 1829, art. 841. — *Valin*, Comment. sur l'ordonn. de la marine de 1681, liv. III, tit. VI, art. 70. — *Pothier*, Traité du contrat d'assurance, n° 200.

texte des polices rédigées de nos jours, qui, presque toutes (1), renferment une clause compromissoire énoncée dans des termes plus ou moins étendus, quant aux pouvoirs donnés aux arbitres.

Cette clause compromissoire, ainsi insérée fréquemment dans les polices, n'est au surplus que la reproduction d'antiques habitudes qui, de siècle en siècle, ont dénoté chez les négociants le besoin de recourir à la juridiction arbitrale, non-seulement dans les affaires d'assurance en particulier, mais dans les affaires maritimes (2) en général.

(1) Voy. les polices d'*Amsterdam;* d'*Anvers,* art. 14; de *Baltimore;* de *Nantes*, art. 29; de *Paris*, art. 29; de *Philadelphie;* de *Rotterdam;* de *Rouen,* art. 27.

(2) *Consulat de la mer,* chap. XL, CXC, CXCIX, CC, CCII, CCXI, CCXVII, CCXXVI. Le chap. CCXLV contient le passage suivant : « E si, per ventura, entre ells avenir no se n'poden, « sia è deu esser més lo contrast desusdit en poder de bons ho- « mens, perçó, car totavia es bona la cominalesa è la egualtat « è l'temprament de bons homens : è es raó que algù no deu « fer ne ençercar tant de dan à altre, com per ventura fer po- « ria; perçò, car negù no sab ne pot saber ne es cert, aon es « lo seu dan ni lo seu perill; perque quascù deuria posar tot « contrast que haia ab algù en coneguda de bons homens, è « maiorment sobre los casos damundits ò semblants d'aquells, « perçò que Deu ne gens no l's puguen reprendre per alguna « raó » — Statut d'*Angleterre* de 1601, sur les assurances. — *Van Leewen* ad *Weytsen*, observ. XXIX : « Controversiarum « nauticarum de quibus nihil certi, aut scripto jure cautum,

236. — Lorsque les parties ne se sont pas soumises à la juridiction arbitrale, leurs contestations doivent être portées devant une juridiction dont les lois ont déterminé, à cet effet, la nature et la compétence.

La connaissance des contestations relatives aux opérations du commerce maritime a été presque partout et en tout temps déférée, soit à des tribunaux créés pour cet objet spécial (1), soit à des tribunaux de commerce investis d'attributions générales. Les matières d'assurances, et par conséquent celles d'avaries, ne pouvaient pas échapper à cette règle commune. Aussi vit-on les législateurs, attachant à ces graves matières tout l'intérêt que commandait leur importance, tantôt confier à des magistrats spéciaux le soin de juger soit les questions d'assurances (2), soit même uniquement celles d'ava-

« aut consuetudine receptum, decisio ac judicium permitti solet « prudentiæ mercatorum aut nautarum negotiationibus maritimis assuetorum. » Voy. *ibid.*, observ. LVII.

(1) Voy. l'analyse de l'ancienne législation *grecque* qu'a présentée, sur ce point, M. *Pardessus*, dans sa collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, tom. I, p. 50. — Livre des assises et des usages du royaume de *Jérusalem*, de *la court des Bourgois*, chap. XL. — Breve curiæ maris (*de Pise*), ann. 1298, cap. XII. — Statut maritime de *Lubeck* de 1299, art. 41, 42. — Ordonn. d'août 1681, pour la *France*, liv. I, tit. II.

(2) Statuts de *Florence*, du 27 janvier 1523; du 28 janvier

ries (1), tantôt abandonner ce soin aux tribunaux de commerce proprement dits (2), et en tous cas, tracer à l'égard des uns et des autres, avec une sollicitude digne de remarque, des règles d'attributions parfois diverses quant à la forme, mais presque toujours identiques quant au fond.

Quelque intéressant que pût être l'examen de ces règles, nous ne l'entreprendrons pas ici,

1523, art. 7, 8, 9, 10. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 31 janvier 1598, art. 32, 33, 34, 35, 36. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 4 décembre 1598. — *Guidon de la mer*, chap. XX, art. 8. — Ordonn. de *Middelbourg* du 30 septembre 1600, art. 29, 33, 34, 35, 36, 37. — Statut d'*Angleterre* de 1601, sur les assurances. — Ordonn. de *Rotterdam* de 1604 et 1635, art. 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29. — Ordonn. d'*Amsterdam* du 20 juin 1606. — Ordonn. du mois d'août 1681, pour la *France*, liv. I, tit. II, art. 2.

(1) Novissimum statutorum ac *Venetarum* legum volumen, lib. VI, addit. et correct. ad ann. 1347, cap. LXXIII. — Statut de *Gênes* du 16 décembre 1588, lib. I, cap. XI; *de calculatoribus et eorum officio*. — Loi de *Gênes* du 26 mars 1607 sur la juridiction des conservateurs de la mer. — Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, *capit. III :* « Del nombriamento de contador y tesorero de averias, y lo que estos deberán executar; *capit. VII :* Sobre la paga de averias, y lo que deberán hacer el contador, tesorero, y veedor de descargas, para su custodia y buena cobranza y administracion. »

(2) Ordine di *Venezia* sopra le assicurationi delle mercantie, in maggior cons. ann. 1468. — *Guidon de la mer*, chap. III, art. 2. — Code de commerce *français*, art. 631, § 2; 633, § 5.

de crainte d'excéder les bornes que nous avons dû assigner à cet ouvrage.

SECTION DEUXIÈME.

DE LA FORME EN LAQUELLE LA JURIDICTION DONT IL S'AGIT EST APPELÉE A STATUER.

SOMMAIRE.

237. — Observation.
238. — Nécessité d'une procédure prompte en matière d'avaries particulières sur marchandises.

237. — Chaque pays possède à cet égard des règles de détail qui offrent assez généralement aux justiciables les garanties requises. Il serait beaucoup trop long d'établir, sous ce rapport, un parallèle entre les diverses législations actuellement en vigueur. Aussi nous bornerons-nous à signaler un seul principe, dont la salutaire application a été constamment proclamée par la théorie ainsi que par la pratique.

238. — Ce principe est celui de la nécessité d'une prompte instruction des affaires litigieuses.

Si cette nécessité se fait sentir dans la généralité des matières commerciales (1), elle apparaît comme non moins instante dans les affaires maritimes (2), et tout particulièrement dans la

(1) Ordenanzas de *Bilbao* de 1737, capit. I : De la jurisdiccion del consulado. — *De Jorio*, Istruzioni di commercio, tom. II, p. 19, 40, 41.

(2) Voy. ap. *Capmany*, costumb. marit., p. 321 à 339, un document de la fin du XIe siècle environ, intitulé *Ordenanzas de la antigua forma judiciaria del consulado del mar*, capit. XXXVI : « Los consols, per carta que han del senyor rey, han « poder quels plets é questions, que davant ells se menen, « oien, è aquells per fi deguda, determenen breument, suma- « ria è de pla, sens brugit è figura de juy, *sola facti veritate* « *attentâ*, ço es, sola la veritat del fet attesa, segons que de us « è costum de mar es acostumat de fer. » — *Las siete partidas* del Sabio rey *don Alfonso* el nono ; quinta partida, tit. IX, ley XIV : « En los puertos, y en los otros lugares, que sson ribera « de la mar, ssuelen sser puestos judgadores, ante quien vienen « los de los navios, en pleyto, ssobre el precio dellos : y ssobre « las cosas que echan en la mar, o ssobre otra cosa qualquier : « y porende dezimos, que estos judgadores atales, deven sser « guardados que los oyan y los libren llanamente : ssin libelo « y lo mejor, y mas ayna que pudieren, y ssin escatima nin- « guna, y ssin alongamiento : de manera que nô pierdâ ssus « cosas, nin ssu viaje, por tardaçion, nin por alongamiento, « puñado en ssaber la verdad en las cosas dubdosas, que acaes- « çieren ante ellos en los pleytos, con los maestros, o con los « señores de la náve. » — *John Exton*, the maritime dicœologie, book III, chap. I, p. 183 : « Maritime causes must have « a quick and suddain dispatch of justice. » — *Loccenius*, de jure maritimo et navali, lib. III, cap. x, n° 2. — Ordonn. de *Rotterdam* de 1604, art. 23.

solution des contestations qui s'élèvent en fait d'assurances et d'avaries (1).

De là la justesse des expressions suivantes, qui sont devenues proverbiales en quelque sorte, et que les juridictions arbitrale et consulaire doivent également s'approprier : « *Exigit « hoc hominum nauticorum conditio, ut « qui tot periculis sunt expositi, celeriùs « expediantur ; et qui quandoque vel uno « momento fortunis suis et facultatibus « excidunt, citrà prolixitatem audiantur, « judicentur ; et si quid jure ipsis com- « petit, sine mora consequantur.* »

(1) Ordenanzas de *Barcelona*, ann. 1458, art. 17. — Ordine di *Venezia* sopra le assicurationi delle mercantie, in maggior cons. ann. 1468. — Ordonn. de *Rotterdam* de 1604-1635, art. 23. — Nova regulaçaô da casa dos seguros da praça de *Lisboa* de 30 d'agosto de 1820, art. 38. — *Baldasseroni*, delle assicurazioni marittime, tom. II, p. 548.

SECTION TROISIÈME.

DES PRINCIPES GÉNÉRAUX QUE LA JURIDICTION PRÉCITÉE DOIT APPLIQUER AU FOND MÊME DES CONTESTATIONS QUI LUI SONT DÉFÉRÉES.

SOMMAIRE.

239. — Observation.
240. — Nature des principes généraux dont il s'agit.

239. — Ici encore nous devons nous renfermer dans des termes génériques.

En effet, nous n'avons pas à revenir sur l'exposé et la discussion des divers principes que nous avons développés dans le cours de cet ouvrage, relativement au contrat d'assurance maritime et au réglement des avaries particulières sur marchandises. Tout ce que nous avons dit à ce sujet nous paraît offrir l'ensemble des règles que les arbitres et les tribunaux consulaires doivent appliquer au fond des contestations dont la connaissance leur est déférée.

240. — Mais ce que nous croyons utile d'énoncer, c'est que, dans des matières aussi délicates que celles des réglements d'avaries, là où les prévisions législatives sont loin d'avoir embrassé avec une entière exactitude les cas divers qui peuvent se présenter, les juges doivent s'attacher avec un soin scrupuleux à respecter les conventions établies par les parties interessées (1), et à consulter, dans le silence ou l'obscurité des lois, les règles de l'équité (2)

(1) *Consulat de la mer,* chap. CCXXXIV, CCXLVII : « Si « alguna convinença serà stada entre alguns per qualsevol raó, « ab que la dita convinença sia stada feta à bo è sá enteniment, « deu esser observada è tenguda entre aquells entre los quals « será stada feta. »

(2) Decisiones *Rotæ Genuæ* de mercaturâ et pertinentibus

et celles qui découlent de certains usages commerciaux (1) dont l'opportunité et la sagesse ont été révélées par l'expérience.

ad eam, decis. V, n° 10 : « In causis securitatum quæ fiunt in-« ter mercatores non sunt curandi apices juris. » — *Santerna*, Tractatus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum, pars III, n° 1 : « Et cùm fiunt istæ assecurationes inter merca-« tores, non est tantùm in eis curandum de subtilitate juris, « quantùm de bonâ æquitate inter eos servandâ. » — *Stracha*, Tract. quomodo procedendum sit in causis mercatorum, p. 473 : « In curiâ mercatorum æquitatem præcipuè spectan-« dam et ex bono et æquo causas dirimendas esse, et de api-« cibus juris disputare minimè congruere, nemo est profectò « qui nesciat. » — Editto del re di *Sardegna*, ann. 1770, cap. V, art. 2 : « Le assicurazioni si considereranno sempre come « contratti di buona fede : onde allorché non sará chiaramente « spiegata l'intenzione di chi li fece, si decideranno i casi « dubbj secondo i dettami dell'equitá e simplicitá propria del « commercio, osservato lo stile ed usanza dei negozianti. »

(1) *Ansaldus*, Discursus legales de commercio et mercaturâ, disc. LXX, n° 7 : « Contractus isti assecurationis pertrac-« tandi non sunt cum juris apicibus et rigoribus; sed servandæ « mercatorum consuetudines, eorumque styli ad publicam uti-« litatem recepti. » — *Targa*, Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, cap. CI, p. 348 : « È regola indubitata che « chi hà da giudicare, è obbligato con ogni più opportuno « mezzo investigar tanto che ritrovi la verità. Ora in queste « pratiche marittime, il mezzo più certo è prevalersi degli usi « e consuetudini dove non si ritrova legge scritta; perché in « ristretto l'uso e consuetudine non son altro che una legge « non scritta, ed al mondo non vi sono, nè si possono dare con-« troversie alcune più frequentemente bisognevoli di ricorrere « agli usi, che le marittime. »

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES PRINCIPAUX OUVRAGES

CITÉS DANS LE TRAITÉ

DES AVARIES PARTICULIÈRES

SUR MARCHANDISES.

ABBOT, A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. 1 vol. in-8°, *London*, 1812.

A GENERAL TREATISE of naval trade and commerce as founded on the laws and statutes of this realm, in which those relating to his majesty's customs, merchants, masters of ships, mariners, letters of marque, privateers, prizes, convoys, cruizers, etc., etc. are particularly considered and treated with due care, under all the necessary heads, from the earliest time down to the present. 2 vol. in-8°, *in the savoy*, 1753.

ALOYSIUS RICCIUS, Collectanea decisionum omnes ferè casus in tribunalibus Italiæ, præsertim sacri concilii Neap., Hispaniæ, Galliæ, Germaniæ et Poloniæ decisos ac controversos complectens. 1 vol. in-4°, *Genevæ*, 1620.

ANDERSON, An historical and chronological deduction of the origin of commerce from the earliest accounts to the present time. 2 vol. in-folio, *London*, 1764.

ANSALDI DE ANSALDIS J. V. C., Patritii Florentini, et sacræ rotæ romanæ auditoris, discursus legales de commercio et mercaturâ, in quibus universa ferè commercii et mer-

caturæ materia resolutivè continetur. 1 vol. in-folio, *Genevæ*, 1698.

AUBIN, Dictionnaire de marine. 1 vol. in-4°, *Amsterdam*, 1702.

AZUNI, Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile. 4 vol. in-4°, *Livorno*, 1822.

BACKER (*Cornelius*), Dissertatio juridica de periculo quod assecuratoris est. 1 vol. in-8°, *Groningæ*, 1821.

BALDASSERONI (*Ascanio*), Trattato delle assicurazioni marittime. 5 vol. in-4°, *Firenze*, 1801.

BALDUCCI PEGOLOTTI, Pratica della mercatura, copiata da un codice manoscritto esistente in Firenze nella biblioteca Riccardiana. 1 vol. in-4° (formant le tome III des œuvres de Pagnini. Voy. v° *Pagnini* ci-après.)

BALUZE, Capitularia regum Francorum. 2 vol. in-folio, *Parisiis*, 1677.

BENECKE (*William*), Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure, sur navires et marchandises, traduit et commenté par *Dubernad*. 2 vol. in-8°, *Paris*, 1825.

BIBLE (*la Sainte*) contenant l'Ancien et le Nouveau-Testament, revue sur les originaux par *David Martin*, ministre du saint Evangile à Utrecht. 1 vol. in-8°, *Paris*, 1829.

BIBLIOTECA DI GIUS NAUTICO, 2 vol. in-4°, *Firenze*, 1785.

BINKERSHOEK (*Cornelii van*), Jurisconsulti famigeratissimi, senatûs supremi Hollandiæ, Zelandiæ et Frisiæ olim præsidis, opera omnia. 2 vol. in-folio, *Coloniæ Allobrogum*, 1761.

BORGES (*Jose Ferreira*), Commentarios sobre a legislaçaô portugueza acerca d'avarias. 1 vol. in-8°, *Londres*, 1830.

BORNIER, Conférences des ordonnances de Louis XIV, roy de France et de Navarre, avec les anciennes ordonnances du royaume, le droit écrit et les arrêts, enrichies d'annotations et de décisions importantes. 2 vol. in-4°, *Paris*, 1719.

BOUQUET (*dom Martin*), et ses continuateurs. Recueil des his-

toriens des Gaules et de la France. 19 vol. in-folio, *Paris*, 1738 et années suivantes.

BRILLON, Dictionnaire des arrêts, ou Jurisprudence universelle des parlements de France. 6 vol. in-folio, *Paris*, 1727.

BROICHER und GRIMM, Das Handelsgesetzbuch der Koniglich preussischen Rheinprovinzen, übersetzt und erlautert. 1 vol. in-8o, *Koln am Rhein*, 1835.

BUSCH (*Johann. Georg.*), Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung in deren mannigfaltigen Geschaften. 2 vol. in-12, *Hambourg*, 1792.

BUTKENS (*Christophe*), Trophees tant sacres que prophanes de la duché de Brabant, réparti en dix livres. 1 vol. in-folio, *Bruxelles*, 1657.

CAMUS et BAYARD, Collection de décisions nouvelles et de notions relatives à la jurisprudence, donnée par Me Denisart, mise dans un nouvel ordre, corrigée et augmentée. 9 vol. in-4o, *Paris*, 1783.

CANCIANI, Barbarorum leges antiquæ. 5 vol. in-folio, *Venetiis*, 1781.

CAPMANY Y DE MONTPALAU (*Antonio de*). — 1o Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona. 4 vol. in-4o, *Madrid*, 1779. — 2o Código de las costumbres maritimas de Barcelona hasta aqui vulgarmente llamado libro del consulado. 1 vol. in-4o, *Madrid*, 1791.

CARPENTIER, Glossarium novum ad scriptores medii ævi, seu supplementum ad auctiorem glossarii Cangiani editionem. 4 vol. in-folio, *Parisiis*, 1766.

CASAREGIS (*Josephi, Laurentii, Mariæ*, de) J. C., Genuensis collegiati, rotæ florentinæ auditoris, et pro S. reg. cels. consiliarii justitiæ, discursus legales de commercio. 4 vol. in-folio, *Venetiis*, 1740.

CHRISTINÆUS, Practicarum quæstionum rerumque in supremis Belgarum curiis actarum et observatarum decisiones. 3 vol. in-folio, *Antverpiæ*, 1671.

CLEIRAC, Us et coustumes de la mer, divisées en trois parties :

1° De la navigation; 2° du commerce naval et contracts maritimes; 3° de la jurisdiction de la marine. 1 vol. in-4°, *Bordeaux*, 1647.

Cocceïus. (Voy. *Grotius*.)

Consulat de la mer. Voy. l'édition qu'en a donnée M. *Pardessus*, dans le second tome de sa collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle.

Corpus juris civilis academicum, In suas partes distributum usuique moderno accommodatum, etc., etc., auctore *Christoph. Henr. Freiesleben*. 2 vol. in-4°, *Coloniæ Munatianæ*, 1789.

Corvinus (*Arnold*), Jurisprudentiæ romanæ summarium, seu codicis justinianei methodica enarratio. 2 vol. in-4°. *Amstelodami*, CIƆIƆCLV.

Cronius (*Johann. Adolph.*), Tractatus de jure assecurationum, *vom assecuranz-recht*, in quo materia hæc perutilis et in foro mercatorum quotidiè obvia methodicè digesta, ac casus hùc pertinentes disquisitioni submissi, et tàm ex juris communis regulis, quam quarundam regionum et locorum ordinationibus, nec non ex probatissimis in praxi imprimis jurisconsultis convenientibus ubivis rationibus decisi exhibentur. 1 vol. in-12, *Rostochii* et *Parchimi*, 1725.

Dalloz. — 1° Journal des audiences de la cour de cassation et des cours royales, ou Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle. Collection composée par ordre alphabétique des matières. 12 vol. in-4°, *Paris*, 1824-1830. — 2° Jurisprudence générale du royaume. Recueil périodique. 14 vol. in-4°, *Paris*, 1825-1838.

Decisiones rotæ Genuæ, de mercaturâ et pertinentibus ad eam. (Voy. *Straccha*.)

De Gamma (*Anton.*), Decisionum supremi senatûs Lusitaniæ centuriæ IV. 1 vol. in-folio, *Antverpiæ*, 1622.

De Luca (*D. J. B.*), Theatrum veritatis et justitiæ. 18 vol. in-folio, *Lugduni*, 1697.

DELVINCOURT, Institutes de droit commercial français. 2 vol. in-8°, *Paris*, 1823.

DE VICQ. (Voy. *Weytsen.*)

DONKER CURTIUS VAN TIENHOVEN (député de la Hollande aux États-Généraux), Opinions énoncées lors de la discussion sur le projet du Code de commerce, sur les divers titres de ce Code, dans la session de 1825-1826. 1 vol. in-8°, *Dordrecht*, 1826.

DREYER (*J. C. H.*), Specimen juris publici Lubecensis quo pacta conventa et privilegia quibus Lubecæ per omnem propemodùm Europam circà inhumanum jus naufragii est prospectum edidit reipublicæ syndicus. 1 vol. in-4°, *Lubecæ*, 1761.

DUBERNAD. (Voy. *W. Benecke.*)

DUCANGE, Glossarium ad scriptores mediæ et infimæ latinitatis. 6 vol. in-folio, *Parisiis*, 1733.

DUMONT, Corps universel diplomatique du droit des gens. 12 vol. in-folio, *Amsterdam* et *La Haye*, 1726.

EMÉRIGON, Traité des assurances et des contrats à la grosse, conféré et mis en rapport avec le nouveau code de commerce et la jurisprudence par *Boulay-Paty*. 2 vol. in-4°, *Rennes* et *Paris*, 1827.

ESTRANGIN, Traité du contrat d'assurance de *Pothier*, avec un discours préliminaire, des notes et un supplément. 1 vol. in-8°, *Marseille*, 1810.

EXPOSÉ DES MOTIFS du code de commerce français. 1 vol. in-8°, *Paris*, 1807.

EXTON (*John*), The maritime dicœologie or sea-jurisdiction of England. 1 vol. in-folio, *London*, 1664.

FANUCCI (*Giov. Batt.*), Storia dei tre celebri popoli marittimi dell' Italia, Veneziani, Genovesi e Pisani, e delle loro navigazioni e commercj nei bassi secoli. 4 vol. in-8°, *Pisa*, 1817.

FERRIÈRE (*Cl. Jos. de*), Dictionnaire de droit et de pratique. 2 vol. in-4°, *Paris*, 1771.

FILANGIERI (*Gaetano*), La scienza della legislazione. 5 vol. in-8°, *Filadelfia*, 1819.

FLAMINIO DAL BORGO, Raccolta di scelti diplomi pisani. 1 vol. in-4°, *Pisa*, 1765.

FRÉMERY, Etudes de droit commercial, ou du droit fondé par la coutume universelle des commerçants. 1 vol. in-8°, *Paris*, 1833.

GIBALINUS, De universâ rerum humanarum negotiatione tractatio scientifica, utrique foro perutilis. 1 vol. in-folio, *Lugduni*, 1663.

GRAGAS (hin forna Logbok Islendinga sem nefnist), Codex juris Islandorum antiquissimus qui nominatur Gragas, ab. J. F. G. *Schlegel* conscripta. 2 vol. in-4°, *Havniæ*, 1829.

GRIMM. (Voy. *Broicher*.)

GROTIUS. Henrici de Cocceji, Grotius illustratus, seu commentarii ad Hugonis Grotii de jure belli et pacis libros tres. 4 vol. in-folio, *Wratislaviæ*, 1744.

GUIDON DE LA MER. Voy. l'édition qu'en a donnée M. *Pardessus* dans le second volume de sa collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle.

HEEREN. De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité, traduit de l'allemand sur la quatrième édition par *W. Suckau*. 6 vol. in-8°, *Paris*, 1830.

HEINECCIUS (*Joh. Gottl.*). 1° Opera omnia. 6 vol. in-4°, *Genevæ*, CIƆIƆCCXXXXIV. — 2° Scriptorum de jure nautico et maritimo fasciculus, *Jo. Franc. Stypmanni* Jus maritimum et nauticum, *Reinoldi Kuricke* de assecurationibus diatriben, et *Jo. Loccenii* jus maritimum complexus. 1 vol. in-4°, *Halæ Magdeburgicæ*, 1740.

JORIO (*de*). 1° Storia del commercio e della navigazione dal principio del mondo sino a'giorni nostri. 4 vol. in-4°, *Napoli*, 1778. — 2° Istruzioni di commercio e suo stato antico e moderno. 6 vol. in-12, *Napoli*, 1804.

JOURNAL DE JURISPRUDENCE COMMERCIALE ET MARITIME rédigé

par MM. *Girod* et *Clariond*, avocats à Marseille. (Cette collection se publie à Marseille depuis l'année 1820. Il en paraît un volume par année.)

KENT (*James*), Commentaries on American law. 4 vol. in-8°, *New-Yorck*, 1832.

KURICKE, Diatriba de assecurationibus. (Voy. *Heineccius*, n° 2.)

LAPPENBERG (*J. M.*), Hansisches Urkundenbuch und Urkundenverzeichniss. 1 vol. in-4°, *Hamburg*, 1830.

LAS SIETE PARTIDAS del Sabio rey don Alfonso el nono, por las quales son derimidas las questiones è pleytos que en España occurren sabiamente sacadas de las leyes canonicas y civiles. 1 vol. in-folio, en *Lyon de Francia*, 1550.

LAUTERBACH, ad Pandectas. 3 vol. in-4°, *Tubingæ*, 1726.

LESSIUS, De justitiâ et jure cæterisque virtutibus cardinalibus libri quatuor. 1 vol. in-folio, *Antverpiæ*, 1617.

LEUCHS, Vollstandiges Handelsrecht, mit Beziehung auf die neuesten Gesetze der vorzuglichsten Lander und stadte. 1 vol. in-8°, *Nürnberg*, 1822.

LEYSERI Meditationes ad Pandectas. 11 vol. in-4°, *Lipsiæ* et *Guelpherbiti*, CIƆIƆCCXLI.

LOCCENIUS (*Joh.*), De jure maritimo et navali libri tres. 1 vol. in-18. *Holmiæ*, CIƆIƆCL.

LOCRÉ, Esprit du code de commerce, 10 vol. in-8°, *Paris*, 1811.

LUCII FERRARIS Prompta bibliotheca, canonica, juridico-moralis, etc., etc. 8 vol. in-4°, *Bononiæ et Venetiis*, CIƆIƆCCLII.

LUNIG, Codex Italiæ diplomaticus. 4 vol. in-folio, *Francofurti* et *Lipsiæ*, 1725.

MACPHERSON (*David*), Annals of commerce, manufactures, fisheries and navigation, with brief notices of the arts and sciences connected with them, containing the commercial transactions of the british empire and other countries, from the earliest accounts to the meeting of the union parliament in january 1801. 4 vol. in-4°, *London*, 1805.

MAGENS, An essay on insurances. 2 vol. in-4°, *London*, 1755.

MANAVA-DHARMA-SASTRA, ou Lois de Manou, comprenant les institutions religieuses et civiles des Indiens, traduites du sanscrit et accompagnées de notes explicatives par *A. Loiseleur-Deslongchamps*. 1 vol. in-8°, *Paris*, 1833.

MARIN (*Carlo Antonio*), Storia civile e politica del commercio de Veneziani. 8 vol. in-8°, *Vinegia*, 1798.

MARQUARDUS (*Joh.*), Tractatus politico-juridicus de jure mercatorum et commerciorum singulari. 1 vol. in-folio, *Francofurti*, 1662.

MARSHALL (*Samuel*), A treatise on the law of insurance. 1 vol. in-8°, *London*, 1802.

MAY (*Joh. C.*), Versuch einer allgemeinen Einleitung in die Handlungs-Wissenschaft, theoretisch und praktisch abgehandelt. 2 vol. in-12, *Altona*, 1780.

MERENDA (*Anton.*), Controversiarum juris libri. 5 vol. in-folio, *Bruxellis*, 1745.

MEYER (*Jacob*), Commentarii sive annales rerum Flandricarum libri septendecim. 1 vol. in-4°, *Antverpiæ*, 1561.

NOODT (*Gerard*), Opera omnia. 2 vol. in-folio, *Lugduni Batavorum*, 1735.

NOVISSIMUM STATUTORUM AC VENETARUM LEGUM VOLUMEN, duabus in partibus divisum, Aloysio Mocenigo Venetiarum principi dicatum. 1 vol. in-4°, *Venetiis*, 1729.

OBSERVATIONS DES TRIBUNAUX de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce, etc., etc., sur le projet de code du commerce pour la France. 3 volumes in-4°, *Paris*, an XI.

ORDONNANCES des rois de France de la troisième race, par *de Laurière* et ses continuateurs. 16 vol. in-folio, *Paris*, 1723.

PAGNINI, Della decima e di varie altre gravezze imposte dal comune di Firenze, della moneta e della mercatura de' Fio-

rentini fino al secolo XVI. 4 vol. in-4°, *Lisbona e Lucca*, 1765.

ARDESSUS, 1° Cours de droit commercial, 5 vol. in-8°, *Paris*, 1831. — 2° Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle. 4 vol. in-4°, *Paris*, 1828-1837. — Cette riche et importante collection n'est pas encore terminée. Les quatre volumes qui ont déjà paru sont du plus haut intérêt. Nous avons essayé de donner ailleurs (voy. *le Moniteur*, n° du 1er janvier 1838), une idée exacte de la nature et du but de cette consciencieuse et savante publication.

ARK (*J. A.*), A system of the law of marine insurances, with three chapters on bottomry, on insurances on lives, and on insurances against fire. 1 vol. in-8°, *London*, 1790.

ECKIUS, In tit. dig. et cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii quibus nunc accedunt notæ cum amplâ dote variarum circà rem navalem observationum, beneficio *Arnoldi Vinnii*, J. C., item leges navales, etc., etc. 1 vol. in-12, *Amstelodami*, 1668.

EREZI (*Ant.*), J. C. S. C. et R., Majestatis consiliarii in academiâ Lovaniensi prælectiones in duodecim libros codicis Justiniani. 2 vol. in-4°, *Amstelodami*, CIↃIↃCLXXI.

OSTLETHWAYT (*Mal.*), The universal dictionary of trade and commerce. 2 vol. in-folio, *London*, 1766.

OTHIER, Œuvres complètes. 13 vol. in-8°, *Paris*, 1817.

RATICIEN (*le*) des juges et consuls, ou Traité de commerce de terre et de mer, à l'usage des marchands, négociants, banquiers, agents de change et gens d'affaires, etc., etc. 1 vol. in-4°, *Paris*, 1742.

ICARD (*Jean-Pierre*). Le négoce d'Amsterdam. 1 vol. in-4°, *Rouen*, 1723.

ICARD (*Samuel*). Traité général du commerce. nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée d'un volume, contenant des additions sur le commerce de l'Europe et l'état actuel du commerce de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amé-

rique. 3 vol. in-4°, *Paris*, an VII de la république française.

Roccus, De navibus et naulo, item de assecurationibus notabilia. Accedunt ejusdem selecta responsa. 1 vol. in-12, *Amstelodami*, 1708.

Santerna, Tractatus perutilis et quotidianus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum ap. *Straccha*, p. 796 à 824. (Voy. *Straccha*.)

Sartorius (*G. F.*), Urkundliche geschichte des Ursprunges der Deutschen Hanse, herausgegeben von *J. M. Lappenberg*. 1 vol. in-4°, *Hamburg*, 1830.

Savary des Brulons (*Jacques*), Dictionnaire universel de commerce. 3 vol. in-folio, *Paris*, 1748.

Schlegel. (Voy. *Gragas*.)

Spelmann (*Henr.*), Glossarium archaiologicum. 1 vol. in-folio, *Londini*, 1664.

Stevens (*Robert*), An essay on average. 1 vol. in-8°, *London*, 1817.

Stevenson (*William*), Historical sketch of the progress of discovery, navigation and commerce. 1 vol. in-8°, *London*, 1824.

Straccha, 1° Tractatus duo de assecurationibus et proxenetis atque proxeneticis. 1 vol. in-folio, *Amstelodami*, 1668. 2° De mercaturâ decisiones et tractatus varii, et de rebus ad eam pertinentibus, in quibus omnium authorum, præcipue *Benvenuti Stracchæ* jurisconsulti clarissimi : qui de mercaturâ, cambiis, sponsionibus, creditoribus, fidejussoribus, debitoribus, decoctoribus, navibus, navigatione, assecurationibus, subhastationibus, aliisque de negotiis mercatorum scripsere, tractatus librique continentur : tùm eorum etiàm quæ in praxim quotidianam possunt his de rebus occurrere materies explicatur. 1 vol. in-folio, *Coloniæ*, 1622. — *Nota*. Dans ce traité se trouvent les décisions de la rote de *Gênes*, et le traité de *Santerna* sur les assurances.

STRYKIUS (*Sam.*), Opera omnia. 15 vol. in-folio, *Francofurti* et *Lipsiæ*, 1744.

STYPMANN, Jus maritimum et nauticum. (Voy. *Heineccii* fascic.)

TARGA (*Carlo*), Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, nuova edizione ricorretta ed illustrata. 1 vol. in-4°, *Livorno*, 1755.

TARIF du XIe ou XIIe siècle, connu sous le nom de *tarif catalan*. — Voy. « Extrait du *verbal* de la traduction du tarif « des droits de leude, péage et guidonage qui se perçoi- « vent en la ville de Toulouse, fait en exécution des ar- « rêts de la cour des aides de Montpellier, des 16 novem- « bre 1747 et 21 avril 1757. » 1 vol. in-4°, *Toulouse*, 1761.

TOUBEAU. Les institutes du droit consulaire ou la Jurisprudence des marchands. 1 vol. in-4°, *Paris*, 1682.

TRAICTÉ DES NÉGOCES ET TRAFFIQUES, ou Contrats qui se font en choses meubles. — Réglement et administration du bureau ou chambre politique des marchands. — Prins des memoires de L. D. M. dediez et pieça præsentez au roy de France Henri IV. 1 vol. in-12, *Paris*, 1599.

UZZANO (*Antonio da*). La pratica della mercatura scritta nel 1442. 1 vol. in-4°. — *Nota*. Cet ouvrage constitue le quatrième volume de l'ouvrage de Pagnini. (Voy. *Pagnini*.)

VALIN, Commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, avec des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de commerce, par *Bécane*. 2 vol. in-8°, *Poitiers*, 1828.

VAN HALL (*Jacob*), Dissertatio historico-juridica de magistro navis. 1 vol. in-8°, *Amstelodami*, CIƆIƆCCCXXII.

VAN LEEWEN. (Voy. *Weytsen*.)

VAUCHER. Des polices d'assurances maritimes, ou Renseignements sur les conditions et les usages des diverses places

commerçantes, suivis de tableaux comparatifs des risques assurés sur chacune de ces places. 1 vol. in-4°, *Paris*, 1830.

WESENBECIUS (*Matth.*), Commentaria in Pandectas. 1 vol. in-4°, *Antverpiæ*, 1639.

WESKETT (*John*), A complete digest of thè theory, laws, and practice of insurance. 1 vol. in-folio, *London*, 1781.

WEYTSEN (*Quintyn*), Tractaet van't recht der Nederlantsche avaryen. — Ce traité a été inséré par *Leclercq* dans la collection qu'il a intitulée : Algemeene verhandeling van de heerschappy der zee. 1 vol. in-4°, *Amsterdam*, 1757. — Ce même traité, traduit en latin, se trouve dans le tome III des œuvres complètes de *Casaregis*, sous le titre suivant : *Quintini Weytsen*, Tractatus de avariis, cum observationibus *Simonis a Leewen* et *Matthæi de Vicq*, in novam methodum ad faciliorem usum ab eodem J. M. *de Casaregis* accommodatus.

VINNIUS. (Voy. *Peckius.*)

VOET (*Johann.*), Comment. ad Pandectas. 2 vol. in-folio, *Coloniæ Allobrogum*, 1778.

TABLE CHRONOLOGIQUE

DES PRINCIPAUX ÉDITS, STATUTS, LOIS, ORDONNANCES, COUTUMES, DÉCRETS, RÉGLEMENTS, ETC.,

CITÉS DANS LE TRAITÉ

DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

SEPTIÈME SIÈCLE.

629.

Præceptum Dagoberti I pro institutione nundinarum S. Dionysii. (*Dom Bouquet*, Rec. des hist. de Fr. — *Doublet*, Hist. de l'abb. de Saint-Denis. — *Auberti Miræi*, Op. diplom. et histor.)

696.

Inæ reg. statuta, in Anglia. (*Canciani*, Barbarorum leges antiquæ.)

HUITIÈME SIÈCLE.

710.

Childeberti III placitum de mercato S. Dionysii. (*Mabillon*, De re diplom. — *Dom Bouquet*, Rec. des hist. de Fr,)

NEUVIÈME SIÈCLE.

836.

Capitulare Sicardi principis Beneventi quo pacem dedit Joanni electo ecclesiæ neapolitanæ, Andreæ magistro militum et populo illis subjecto. (*Canciani*, Barbar. leg. antiq.)

(*Date incertaine.*)

Compilation connue sous le nom de Droit maritime des Rhodiens, *Nomos Rodión nautikos*. (M. *Pardessus*, Collection de lois maritimes.)

(*Date incertaine.*)

Corps de droit appelé *Basiliques*. (M. *Pardessus*, Collect.)

DIXIÈME SIÈCLE.

901.

Leges Alfredi, in Angliâ. (*Canciani*, Barbar. leg. antiq.)

940.

Ancien code norvégien. Gulaping. (M. *Pardessus*, Collect.)

ONZIÈME SIÈCLE.

1070.

Lois publiées en Angleterre par Guillaume-le-Conquérant. (M. *Pardessus*, Collect.)

1081.

Henrici IV roman. imperatoris immunitates atque privilegia Pisanis concessa. (*Lunig*, Codex Italiæ diplomaticus.)

(*Date incertaine.*)

Rooles ou jugemens d'Oléron. (*Cleirac*, Us et coutumes de la

mer. — *Engelbrecht*, Corpus juris nautici. — A general treatise of the dominion of the sea. — Biblioteca di gius nautico. — *Capmany*, Costumbres maritimas. — M. *Pardessus*, Collect.)

(*Date incertaine.*)

Livre des assises et des usages du royaume de Jérusalem, de *la court des Bourgois.* (M. *Pardessus*, Collect.)

DOUZIÈME SIÈCLE.

1124.

Bulla Honorii II. Damnatio pravarum consuetudinum regni Britanniæ, circà direptionem bonorum naufragantium ac rerum mobilium à maritis et uxoribus decedentibus relictorum. (*Magnum bullarium romanum.*)

1140 à 1150.

Statut de Sleswick. (M. *Pardessus*, Collect.)

1150.

Hin forna logbog Islendinga, sem nefnist GRAGAS (codex juris Islandorum antiquissimus, qui nominatur *Gragas*, ab J. F. G. *Schlegel* conscripta). — La collection de M. *Pardessus* contient des extraits de ce code.

1160.

Constitutum usus, *de Pise*. (M. *Pardessus*, Collect.)

1189.

Bulla Innocentii III. (*Magnum bullarium romanum.*)

1190.

Testament de Philippe-Auguste. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

(*Date incertaine.*)

Ordenanzas de la antigua forma judiciaria del consulado del mar. (*Capmany,* Costumbres maritimas.)

TREIZIÈME SIÈCLE.

(*Date incertaine.*)

Leges Græcorum qui in insulâ Cypri latinis regibus subditi erant. (M. *Pardessus,* Collect.)

(*Date incertaine.*)

Etablissements de Montpellier. (M. *Pardessus,* Collect.)

1224.

Droit maritime de Stralsund. (M. *Pardessus,* Collect.)

1240.

Code de Lubeck. (M. *Pardessus,* Collect.)

1253 à 1255.

Statut de Marseille. (Edition de *François d'Aix* en 1656. — M. *Pardessus,* Collect.)

1254.

Statut de Biarkoo. (M. *Pardessus,* Collect.)

1255.

Capitulare nauticum pro emporio Veneto. (*Canciani,* Barbar. leg. antiq.)

1256.

Concessione di privilegi per il libero commercio, che fece a'Pisani Alfonso X, re di Castiglia electo re ed imperatore de' Romani, ne' suoi regni di Spagna. (*Flaminio dal Borgo,* raccolta di scelti diplomi Pisani.)

1258.

Ordenanzas para la policia de la marina mercantil del puerto de Barcelona hechas por el concejo de los prohombres del mar de dicha ciudad, confirmadas y autorizadas por real cedula de Jayme I. (*Capmany,* Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de Barcelona.)

1259.

Manfredi regis Siciliæ privilegium. (*Dumont,* Corps universel diplomatique du droit des gens.)

1260 (*environ*).

Seconde skraa de Nowogorod. (M. *Pardessus,* Collect.)

1266.

Código de las partidas que mandò promulgar el rey don Alonso el Sabio. (*Capmany,* Costumb. maritim.)

1269.

Confæderatio inter Henricum III, regem Angliæ et Magnum IV, regem Norwegiæ. (*Rymer*, Fœdera, conventiones, acta publica, etc., etc. — *Dumont*, Corps univ. dipl.)

1270.

Statut de Riga. (M. *Pardessus,* Collect.)

1274.

Loi de Berghen. (M. *Pardessus*, Collect.)

1274.

Code norvégien. Gulaping. (M. *Pardessus,* Collect.)

1280.

Code d'Islande connu sous le nom de *Jonsbog*. (M. *Pardessus*, Collect.)

1285.

Lettres-patentes d'Edouard I. (M. *Pardessus*, Collect.)

1292.

Statut d'Hadersleben. (M. *Pardessus*, Collect.)

1294.

Edictum Philippi IV, regis Franciæ. (*Dumont*, Corps univ. dipl.)

1298.

Breve curiæ maris, *de Pise*. (M. *Pardessus*, Collect.)

1299.

Statut maritime de Lubeck. (*Engelbrecht*, Corpus juris nautici. — M. *Pardessus*, Collect.)

(*Date incertaine.*)

Droit maritime connu sous le nom de *Consulat de la mer*. (*Engelbrecht*, Corp. jur. naut. — Recueil intitulé *libre appelat consolat de mar*. — *Capmany*, Cost. marit. — M. *Pardessus*, Collect.)

(*Date incertaine.*)

Jugemens de Damme, ou Lois de Westcapelle. (M. *Pardessus*, Collect.)

QUATORZIÈME SIÈCLE.

1302.

Ordonnance de Philippe-le-Bel. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1303.

Deux ordonnances de Philippe-le-Bel. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1303.

ode maritime de Brême. (M. *Pardessus*, Collect.)

1312.

rois ordonnances de Philippe-le-Bel. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1312 à 1350.

ompilation connue sous le nom de droit maritime de Wisby. (*Cleirac*, Us et coutumes de la mer. — *Engelbrecht*, Corpus juris nautici. — 't Boeck der zee-rechten. — Recueil d'*Adr. Verwer*. — A general treatise of the dominion of the sea. — Biblioteca di gius nautico. — M. *Pardessus*, Collect.)

7 août 1315.

rdonnance de Louis-le-Hutin. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1318.

eve portus Calleritani. (M. *Pardessus*, Collect.)

1320.

atut de la ville de Wisby. (M. *Pardessus*, Collect.)

Février 1321.

rdonnance de Charles-le-Bel. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

13 décembre 1324.

donnance de Charles-le-Bel. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1327.

iviléges accordés par Jean III, duc de Brabant, à la Société commerciale des Bardi de Florence. (*Butkens*, Trophées de Brabant.)

1340.

Coutume locale de l'île d'Oléron. (M. *Pardessus*, Collect.)

1340.

Capitulos del rey don Pedro IV de Aragon sobre los actos y hechos maritimos promulgados en Barcelona. — (*Engelbrecht*, Corpus juris nautici. — *Capmany*, Cost. marit. — Biblioteca di gius nautico.)

16 octobre 1340.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Mai 1341.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

22 août 1343.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Juillet 1344.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

6 janvier 1347.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

1347.

Statut de Venise. (Novissimum statutorum ac Venetarum legum volumen.)

6 août 1349.

Ordonnance de Philippe de Valois. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

15 avril 1350.

Lettres royales en faveur de la commune de Rouen. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Octobre 1350.

Priviléges de la ville de Saint-Omer. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Avril 1364.

Ordonnance de Charles V, roi de France, en faveur des marchands castillans. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Juillet 1366.

Ordonnance de Charles V, roi de France, en faveur des marchands italiens. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Novembre 1369.

Ordonn. de Charles V, roi de France, en faveur des marchands italiens. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

Novembre 1398.

Réglement pour les arrimeurs de la vicomté de l'eau de Rouen. (Rec. des ordonn. du Louvre.)

QUINZIÈME SIÈCLE.

1412.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus*, Collect.)

1417.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus*, Collect.)

1418.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus*, Collect.)

9 juin 1428.

Ordonnance de Venise sur les avaries. (Noviss. statut. ac Venet. leg. vol.)

1434.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus*, Collect.)

1435.

Antiguas ordenanzas de Barcelona sobre los seguros maritimos. (*Capmany*, Memor. historic.)

1436.

Antiguas ordenanzas de seguros maritimos hechas por el magistrado municipal de la ciudad de Barcelona. (*Capmany*, Costumb. maritim.)

1441.

Statut de l'office de Gazarie. (M. *Pardessus*, Collect.)

1445 (*environ*).

Droit maritime de Dantzick. (M. *Pardessus*, Collect.)

1447.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus*, Collect.)

1450 (*environ*).

Coutumes maritimes d'Amsterdam, d'Enchuysen, de Stavern. (M. *Pardessus*, Collect.)

1455.

Willekuhr de Dantzick. (M. *Pardessus*, Collect.)

1458.

Ordenanzas para los seguros maritimos hechas por el magis-

trado municipal de Barcelona. (*Capmany*, Costumb. maritim.)

2 juillet 1468.

Ordine di Venezia sopra le assicurazioni delle mercanzie. (*Casaregis*, Appendice de son édition du Consulat de la mer. — Novíssim. statut. ac Venet. leg. vol. — Biblioteca di gius nautico.)

1484.

Statut d'Albinga. (M. *Pardessus*, Collect.)

1484.

Ordenanzas de Barcelona. (Rec. intit. *libre appellat consolat de mar*. — *Capmany*, Costumb. maritim. — Biblioteca di gius nautico.)

1497.

Code maritime de Hambourg. (M. *Pardessus*, Collect.)

SEIZIÈME SIÈCLE.

1508.

Droit maritime de Danemarck. (M. *Pardessus*, Collect.)

27 janvier 1523.

Statut de Florence. (Biblioteca di gius nautico. — M. *Pardessus*, Collect.)

28 janvier 1523.

Ordonnance de Florence sur les assurances. (Biblioteca di gius nautico. — M. *Pardessus*, Collect.)

15 juin 1526.

Ordonnance de Florence sur les assurances. (Biblioteca di gius nautico. — M. *Pardessus*, Collect.)

12 juillet 1527.

Loi de Venise en matière maritime. (Noviss. statut. ac Venet. leg. vol.)

1530.

Recès de la ligue anséatique. (M. *Pardessus,* Collect.)

1537.

Ordenanzas para los seguros maritimos que formaron el prior y consules de la universidad de mercaderes de Burgos. (*Capmany,* Costumb. maritim.)

25 mai 1537.

Ordonnance pour les Pays-Bas. (M. *Pardessus,* Collect.)

1540.

Ordonnance du duché de Prusse. (M. *Pardessus,* Collect.)

1542.

Ordonnance maritime de Lubeck. (M. *Pardessus,* Collect.)

19 juillet 1551.

Ordonnance pour les Pays-Bas. ('t Boeck der Zee-Rechten. — M. *Pardessus,* Collect.)

1555.

Ordenanzas para los seguros maritimos que formaron el prior y consules de la universidad de mercaderes de Sevilla con respecto à la navegacion à las Indias occidentales. (*Capmany,* Costumb. maritim.)

14 juillet 1556.

Ordonnance de Philippe II promulguée à Valladolid. (*Baldasseroni,* Assicuraz. maritt.)

1561.

Ordonnance maritime de Danemarck. (*Engelbrecht*, Corp. jur. naut. — M. *Pardessus*, Collect.)

1563.

Ordonnance maritime de Philippe II pour les Pays-Bas. (*Cleirac*, Us et coutumes de la mer. — 't Boeck der Zee-Rechten. — *Baldasseroni*, Assicuraz. maritt. — M. *Pardessus*, Collect.)

8 juin 1569.

Ordonnance de Venise. (Noviss. statut ac Venet. leg. vol.)

1570.

Ordonnance de Philippe II pour les Pays-Bas. (M. *Pardessus*, Collect.)

1582.

Coutume d'Anvers. (M. *Pardessus*, Collect.)

Mars 1584.

Edit du roi de France concernant les ordonnances et réglements de la juridiction de l'admirauté. (*Recueil d'ordonnances royaux sur le fait de l'admirauté*. — M. *Pardessus*, Collect.)

1586.

Code de Lubeck. (*Engelbrecht*, Corp. jur. naut. — M. *Pardessus*, Collect.)

16 décembre 1588.

Statut civil de Gênes. (M. *Pardessus*, Collect.)

4 novembre 1589.

Loi de Venise. (Noviss. statut. ac Venet. leg. vol.)

1591.

Recès de la ligue anséatique. (*Cleirac*, Us et coutumes de la mer. — *Engelbrecht*, Corp. jur. naut. — 't Boeck der Zee-Rechten. — Biblioteca di gius nautico. — M. *Pardessus*, Collect.)

31 janvier 1598.

Ordonnance d'Amsterdam sur les assurances. (M. *Pardessus*, Collect.)

18 juin 1598.

Loi de Venise. (Noviss. statut. ac Venet. leg. vol.)

4 décembre 1598.

Ordonnance d'Amsterdam. (M. *Pardessus*, Collect.)

(*Date incertaine.*)

Le Guidon de la mer. (*Cleirac*, Us et coutumes de la mer. — M. *Pardessus*, Collect.)

DIX-SEPTIÈME SIÈCLE.

30 septembre 1600.

Ordonnance de Middelbourg. (M. *Pardessus*, Collect.)

1601.

Statut d'Angleterre sur les assurances. (M. *Pardessus*, Collect.)

31 août 1602.

Loi de Venise. (Noviss. statut. ac Venet. leg. vol.)

1603.

Statut de Hambourg. (M. *Pardessus*, Collect.)

1604 à 1635.

Ordonnance de Rotterdam. (M. *Pardessus*, Collect.)

20 juin 1606.

Ordonnance d'Amsterdam. (M. *Pardessus*, Collect.)

26 mars 1607.

Loi de Gênes sur la juridiction des conservateurs de la mer. (M. *Pardessus*, Collect.)

1610.

Coutume de la ville d'Ostende. (M. *Pardessus*, Collect.)

1614.

Recès de la ligue anséatique. (*Engelbrecht*, Corp. jur. naut.— M. *Pardessus*, Collect.)

1620.

Code du duché de Prusse. (M. *Pardessus*, Collect.)

1667.

Code maritime de Suède. (M. *Pardessus*, Collect.)

1672.

Statut de Riga. (M. *Pardessus*, Collect.)

Août 1681.

Ordonnance de Louis XIV, roy de France et de Navarre, donnée à Fontainebleau touchant la marine. (Edition officielle de 1681, *Paris*, 1 vol. in-4°. — *Valin*, Comment. — M. *Pardessus*, Collect.)

1683.

Code général de Danemarck. (M. *Pardessus*, Collect.)

10 décembre 1689.

Ordonnance de Middelbourg sur les assurances. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

(*Date incertaine.*)

Code géorgien rédigé par le prince Vaktang. (M. *Pardessus*, Collect.)

DIX-HUITIÈME SIÈCLE.

28 janvier 1721.

Ordonnance de Rotterdam sur les assurances. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

10 septembre 1731.

Ordonnance de Hambourg sur les assurances. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

1737.

Ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratacion de la m. n. y. m. l. villa de Bilbao. (1 vol. in-folio, *Bilbao*, 1760.)

1744.

Ordonnance d'Amsterdam sur les assurances. (Traité général du commerce par *Samuel Ricard*.)

1er juillet 1746.

Réglement de Copenhague sur les assurances. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

1746.

Dix-neuvième statut de Georges II. (*Magens*, Essay on insurances.)

20 octobre 1750.

Ordonnance de Suède sur les assurances. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

30 août 1770.

Editto del re di Sardegna. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

13 février 1771.

Terminazione approvata con decreto del senato Veneziano. (*Baldasseroni*, Assicuraz. maritt.)

17 août 1779.

Déclaration du roi de France sur les assurances. (*Valin*, Comment.)

21 septembre 1786.

Codice per la veneta mercantile marina. (1 vol. in-4°, *Venezia*.)

5 février 1794.

Code général des États prussiens. (4 vol. in-8°, *Paris*.)

DIX-NEUVIÈME SIÈCLE.

1er janvier 1812.

Codice civile universale per tutti gli stati ereditarj tedeschi della monarchia austriaca. (1 vol. in-8°, *Venezia*, 1814.)

15-25 septembre 1807. — 1er janvier 1808.

Code de commerce français. (Edition originale et seule officielle, 1 vol. in-4°, *Paris*, 1807.)

30 août 1820.

Regulamento das avarias resolvido para Portugal. (*J. Ferreira Borges*, Comment. sobr. a legislaç. portug. acerc. d'avar.)

30 août 1820.

Nova regulaçaô da casa dos seguros da praça de Lisboa. (*J. Ferreira Borges,* Comment. sobr. a legislaç. portug. acerc. d'avar.)

10-11 avril 1825.

Loi promulguée en France pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. (*Duvergier,* Collect. ann. 1825.)

30 mai 1829.

Código de comercio decretado, sancionado y promulgado en España. (Edicion oficial, de real orden. 1 vol. in-12, *Madrid,* 1829.

29 octobre-21 novembre 1833.

Ordonnance royale sur les fonctions des consuls de France dans leurs rapports avec la marine marchande. (M. *Dalloz,* Rec. périod. ann. 1833.)

TABLE GÉNÉRALE

DES MATIÈRES.

AVANT-PROPOS.
OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES. Objet et plan de l'ouvrage.

PREMIÈRE PARTIE.

DES AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES, CONSIDÉRÉES EN ELLES-MÊMES, ET ABSTRACTION FAITE DU CONTRAT D'ASSURANCE.

TITRE I. — Des avaries en général, et de leur classification.
SECTION 1. — Des avaries consistant en un dommage matériel.
SECTION 2. — Des avaries consistant en dépenses.

TITRE II. — Des avaries particulières sur marchandises.
SECTION 1. — Des causes qui donnent naissance aux avaries particulières sur marchandises.
§ 1. — Des fortunes de mer.
§ 2. — Du vice propre des marchandises.
§ 3. — Des faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage.
§ 4. — Des faits, soit du propriétaire, soit du chargeur des marchandises.

SECTION 2. — Diversité des effets produits par les avaries particulières sur marchandises selon la nature de celle des quatre causes précitées de laquelle elles proviennent.

§ 1. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant des fortunes de mer.

§ 2. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant du vice propre.

§ 3. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant des faits, soit du capitaine, soit des gens d'équipage.

§ 4. — Effet de l'avarie particulière sur marchandises, provenant des faits, soit du propriétaire, soit du chargeur.

§ 5. — Observation générale applicable tant aux causes qu'aux effets des avaries particulières sur marchandises.

§ 6. — Résumé de la première partie de l'ouvrage actuel. — Transition de cette première partie à la seconde.

DEUXIÈME PARTIE.

EXPOSÉ DES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME SUR MARCHANDISES.

TITRE I. — Coup-d'œil historique sur l'origine du contrat d'assurance maritime.

TITRE II. — Des éléments constitutifs du contrat d'assurance maritime sur marchandises.

SECTION 1. — De la nature et de la valeur des marchandises assurées.

Chap. 1. — De la nature des marchandises assurées.

Chap. 2. — De la valeur des marchandises assurées.

Chap. 3. — Des personnes auxquelles appartient le droit de faire assurer des marchandises.

SECTION 2. — Du risque auquel les marchandises assurées sont exposées.
SECTION 3. — De la promesse faite par l'assureur de réparer le dommage causé par l'événement du risque.
SECTION 4. — De la prime ou du prix offert à l'assureur en compensation du risque qu'il prend à sa charge.

TITRE III. — De la manière dont se prouve l'existence du contrat d'assurance maritime sur marchandises, et des énonciations que ce contrat doit renfermer.
SECTION 1. — De la forme externe du contrat d'assurance sur marchandises.
SECTION 2. — De la forme interne du contrat d'assurance sur marchandises.

TROISIÈME PARTIE.

DU RÉGLEMENT DE L'INDEMNITÉ DUE PAR L'ASSUREUR A L'ASSURÉ EN CAS D'AVARIES PARTICULIÈRES SUR MARCHANDISES.

TITRE I. — De la nature de l'action qui appartient à l'assuré en cas d'avaries particulières sur marchandises.
TITRE II. — Des preuves dont la production doit précéder ou accompagner l'exercice de l'action d'avarie, et des exceptions qui peuvent être invoquées par l'assureur.
SECTION 1. — Des preuves dont la production doit précéder ou accompagner l'exercice de l'action d'avarie.
§ 1. — De la preuve de la réalité du chargement et de la nature des marchandises assurées.
§ 2. — Preuve de la valeur des marchandises chargées.
§ 3. — Preuve de ce fait : que l'avarie est survenue dans le temps et le lieu du risque.
SECTION 2. — Des exceptions par lesquelles l'assureur peut repousser la demande de l'assuré en paiement d'une indemnité par suite de l'avarie dont ce dernier allègue l'existence.

TITRE III. — De la manière de procéder au réglement des avaries particulières sur marchandises.

SECTION 1. — Du réglement des avaries particulières sur marchandises arrivant au lieu de destination.

Chap. 1. — Du véritable mode de réglement des avaries particulières sur marchandises consistant en un dommage matériel.

Chap. 2. — Examen des modes erronés de réglement des avaries particulières sur marchandises.

Chap. 3. — De quelques circonstances spéciales en cas d'avaries particulières sur marchandises.

§ 1. — Des frais de vente publique et d'expertise au lieu de destination.

§ 2. — Du cas dans lequel des marchandises de natures distinctes sont assurées par la même police.

§ 3. — Différence de poids en plus ou en moins.

§ 4. — Vente de marchandises dont l'assortiment est détruit par l'effet de l'avarie.

Chap. 4. — Des avaries particulières consistant en dépenses et frais faits pour le bien et la conservation des marchandises assurées.

Chap. 5. — Des franchises.

Chap. 6. — Du réglement des avaries particulières sur marchandises par *séries* ou par capitaux distincts.

SECTION 2. — Du réglement des avaries particulières sur marchandises dont on dispose dans un port intermédiaire.

TITRE IV. — Du paiement de l'indemnité due par suite d'avaries particulières sur marchandises, et de ses effets.

TITRE V. — De la juridiction devant laquelle doivent être portées les contestations entre l'assureur et l'assuré relatives aux avaries particulières sur marchandises.

SECTION 1. — De la juridiction à laquelle doit être soumis le jugement de ces contestations.

SECTION 2. — De la forme en laquelle la juridiction dont il s'agit est appelée à statuer.

SECTION 3. — Des principes généraux que cette juridiction doit appliquer au fond même des contestations qui lui sont déférées.

TABLE ALPHABÉTIQUE des principaux ouvrages cités dans le présent traité.

TABLE CHRONOLOGIQUE des principaux édits, statuts, lois, ordonnances, coutumes, décrets, réglements, etc., etc., cités dans ce même traité.

FIN.

Imprimerie d'A. René, à Sèvres.

HE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

book is under no circumstances to be
taken from the Building